ما قبل الهيمنة الأوروبية

النظام العالمي بين ١٢٥٠ و ١٣٥٠م



تقديم
PREFACE

ورد في كتاب توماس كون Thomas Kuhn *بنية الثورات العلمية* *The Structure of Scientific Revolutions* أن المنظومات النظرية في العالم تتغير بتراكم النقائض، ونعني بها الملحوظات والمعلومات التي تخرج عن النظريات والتعميمات القائمة أو التي يستعصي تفسيرها على المنظومات الحاضرة. لكن نظرة كون تشدد على المكتشفات في "العالم الحقيقي" التي تدفع باتجاه إعادة التفكير في أسلوب المعالجة، وهذا ما ينم عن الفلسفة اليقينية positivism في افتراضاته. ولا يمكن اتخاذ مثل هذا الموقف إلا إذا كان المرء يؤمن "بمثل أفلاطوني" أو "بالحقيقة الواقعية".

لكن الكتاب الحالي ينطلق من مقدمة مختلفة إلى حد ما. ففي العلوم الثقافية والاجتماعية بصفة خاصة تبرز مكتشفات غريبة من الملاحِظ ومن الملاحَظ. وتفرض هذه النظرة النسبية أن المعرفة العلمية تبنى بشكل اجتماعي. فلو لم تكن المعرفة منتجا غير مجسد متماثل في الشكل مع العالم بل نتاج التعريف الجماعي، أي أنه يمثل "إجماعاً بشرياً عارضاً حول العالم"، لما كانت المعلومات الجديدة وحدها التي تستطيع إنتاج ثورات جدولية، بل وجهات النظر الجديدة أيضا التي نلحظ من خلالها وجهات النظر الحالية.

لقد أدت تحولات حديثة متعددة من الأعمال التاريخية الاجتماعية إلى إعادة صياغة المعرفة السابقة؛ بعضها نشأ من حقائق جديدة، لكن معظمها تحقق بسبب التغيرات في

شخصيات العارفين، أو أنها اشتقت من التغييرات في كيفية المعرفة. ودعوني أضرب لكم بعض الأمثلة. أولاً، إن الأعمال التي تجمع بين علوم شتى، مثل الاقتصاد والسياسة وعلم الاجتماع والتاريخ غير مسبوقة بالتأكيد، لكنها دائماً منتجة. فلكل علم مجال تقليدي خاص به. وهذا يعني أن الملاحظين من مختلف العلوم ينظرون إلى العالم "الحقيقي" ذاته، لكن بطرائق مختلفة إلى حد ما. فالآراء الأصلية غالباً ما تصبح ممكنة حين يعبر المفكرون الحدود الفاصلة بين علم وآخر. ويخطر ببالنا من ضمن الأشياء الأخرى التجاوزات التي ارتكبها عالم الأنثروبولوجيا إريك ولف Eric Wolf وعلماء الاجتماع مثل إيمانويل ولرشتاين وكريستوفر دن في التاريخ، وتجاوزات المؤرخين مثل فرناند برودل وفيليب كيرتين في علم الاقتصاد، أو الدمج بين العلوم الواضح للعيان في أعمال تشارلز تلي وإيريك هوبزبوم. صحيح أن التجاوزات خطيرة، لكن ما فاز باللذة إلا الجسور!

إن في خلفيتي الثقافية العديد من العلوم لأنني جمعت منها كل ما وجدته ممتعاً. فقد بدأت عملي في التخطيط السكاني والاجتماعي المدني في أمريكا، ثم درست التخطيط الاقتصادي والتنموي، قبل أن أنتقل إلى عمل وصف فيما بعد بأنه جغرافي. بعد ذلك اتجهت نحو ثقافة الشرق الأوسط وتاريخه فعشت في مصر وعملت فيها، ثم توسعت اهتماماتي بمرور الزمن فشملت أجزاء أخرى من العالم الثالث. كانت كل نقلة جغرافية أو علمية توسع آفاقي المعرفية، لكن اهتمامي انحصر في علم الاجتماع الأمريكي بمفهومه العريض الذي لم تتوسع حدوده الضيقة إلا مؤخرا لتصبح أقرب إلى التاريخ والمنافسة.

وبرزت طريقة ثانية جديدة من المراجعات التي قام بها مفكرون من خارج العالم العربي في التاريخ وعلم الاجتماع. وليس ثمة جزء مما يسمى "العالم الثالث" لم تتعرض فيه حكمة الفكر العرقي الغربي المكتسبة إلى تساؤلات "الأتباع" (كما يسمون في التاريخ الهندي) الذين لا يجدون في تواريخهم جمود التقاليد والتخلف الذي سلم مفكرو الغرب بوجوده دون دليل، بل يجدون ديناميكية التغيير والتخلف الذي نشأ عن

الخنوع. فما أصغر التحدي الذي يمثله عبور ميادين القتال الممتدة بين الحكمة المكتسبة وتحدي الأتباع، ومع ذلك فإن بعض الحقيقة الجديدة قد يبرز من منظور يشمل تفسيرات الضحايا والفائزين. ولقد حاولت في هذا الكتاب أن آخذ كليهما بعين الاعتبار بهدف تقديم صورة متوازنة.

وربما كانت هناك طريقة ثالثة لتغير المعرفة، ألا وهي تغير المسافة التي تفصل المراقب عن "الحقائق"، وبالتالي تغير مقياس ما يندرج ضمن مجال الرؤية. فالمؤرخون لم يجازفوا بالتطلع نحو العالم إلا فيما ندر. ويعد آرنولد توينبي Arnold Toynbee ووليم مكنيل William McNeil من القلائل الذين صمدت سمعتهم أمام هجمات المفكرين المختصين في حدود الزمان والمكان الضيقة. فالتنظيم الاجتماعي عند المؤرخين ظاهرة تستحق الإعجاب. ففي صرح المؤرخين الذي شيده الزمان عموديا والمكان أفقيا ثم منحه التركيز البؤري بعدا ثالثا ليس هناك سوى قلة من المختصين يتمركزون عند كل تقاطع من آلاف التقاطعات الفريدة، حيث يحفرون خنادق طويلة وعميقة. أما المهارات التي ينبغي عليهم استخدامها في القيام بمهماتهم والتي لا تنحصر في المهارات اللغوية بل تتعداها إلى المهارات السياقية المتراكمة، فيستغرق تطويرها العمر كله. فأعمالهم هي الأساس الذي يجب أن تقوم عليه أعمال سائر الناس من ذوي الاهتمامات المتعددة. لكن تحقيق هذا التركيز غالبا ما يكون على حساب الرؤية المحيطية.

هذا الكتاب، على النقيض من الكتب الأخرى، يعاني من مشكلة معاكسة. لكنني آمل أن تستطيع الآراء التي كونتها من خلال النظر إلى العلاقات بين الكيانات الجغرافية التي تعالجها مجموعات مستقلة من المختصين أن تعطي ما يكفي للتعويض عن الغلو الكامن في تبني نظرة مغرقة في الشمول. وفي أثناء كتابة هذا الكتاب، كثيرا ما شعرت كأنني لاعب سيرك أخرق يتأرجح في مشيته على الحبل المشدود، وبأنني أترنح عبر فراغات العالم. أما شبكة السلامة الوحيدة التي أعتمد عليها لتحميني عند



السقوط فهي سعة صدر كثير من أفضل المتخصصين وكرمهم ممن عثرت عليهم في مواقعهم من حقب التاريخ.

وتتغير آراء المفكر حين تتراكم في عقله معلومات متفرقة لا يمكن التوفيق فيما بينها. فالدراسة الحالية نشأت إلى حد ما، وقبل أن أتنبه إلى الأمر، من الضيق الذي اعتراني بسبب التناقض بين الحكمة "المكتسبة" وبعض المعلومات المتناقضة التي تراكمت بمحض الصدفة في البداية على الأقل.

لقد أقنعني عملي في القاهرة بأن الفكرة الأوروبية عن عصور الظلام قد أسيء فهمها. فإذا كان شعاع الحضارة قد انطفأ في أوروبا، فإنه ظل بالتأكيد يتلألأ في الشرق الأوسط. فمن زيارة معظم المدن الكبرى الأخرى في تلك المنطقة من العالم، ودراستها تأكدت أن القاهرة لم تكن سوى قمة واحدة من نظام بالغ التطور من الحضارة المدنية. وهذا ما حدا بي إلى رفض كتاب هنري بيرين Henri Pirenne الشهير عن *نهضة المدن الأوروبية* في العصور الوسطى ومقال ماكس ويبر Max Weber عن المدينة الذي يحظى باحترام كبير والذي يميز بين المدينة الغربية في العصور الوسطى (التي يعرفها ويبر بأنها المدينة الحقيقية) والمدينة الشرقية التي يرى أنها مزيفة.

وفي وقت لاحق، وفيما كنت أعد مجموعة من القراءات عن تمدن العالم الثالث Third World Urbanization تتركز بالدرجة الأولى على المشكلات المدنية المعاصرة، بحثت عن نص يبين أن ما نراه اليوم من تخلف محزن للعالم الثالث عن الغرب لم يكن دائماً على هذا النحو. وفي تلك المرحلة، قرأت للمرة الأولى دراسة جيرنيه عن هانغ شو في القرن الثالث عشر، والتي كانت أعظم مدن العالم وأكثرها تقدما.

بعد ذلك، وحين كنت أعيش في باريس، سنحت لي الفرصة لقضاء بعض الوقت في بروج - أعظم مدن العصور الوسطى التي كانت تتمتع بأعلى درجات الحماية والإصلاح، فبدأت أقرأ تاريخها. بعد ذلك، ولما كنت في صحبة جيدة، عشقت البندقية،

وبعدها بفترة قصيرة، وبمحض الصدفة، عثرت على جوهرة جيز Gies الصغيرة "*الحياة في إحدى مدن العصور الوسطى Life in a Medieval City*" وهي تصف مدينة *تروي* Troyes في القرن الثالث عشر. وبالفعل، فقد كانت فكرة هذا الكتاب تتبلور من هذه التجارب من دون قصد قبل أن تنبثق من ثنايا اهتماماتي العشوائية المتفرقة.

وحين أعيتني الصلات بين هذه الأماكن (وغيرها أيضاً) بحثت في أعمال المؤرخين عن كتاب يفسر بصورة منتظمة ما بدأت اكتشف أنه نظام عالمي، لكني لم أعثر على ذلك المصدر رغم أنني بحثت في ألفي بطاقة مرجعية، لكن شعوري بعدم الرضا عن كثير من المؤلفات التي وجدت تزايد رغم كل شيء.

في ذلك الوقت، ظهر أول جزأين من كتاب ولرشتاين Wallerstein وهو بعنوان *نظام العلم الحديث The Modern World System* فقرأتهما بشغف يخالطه ألم يحز في النفس لأن المؤلف كان ينزع إلى التعامل مع نظام العالم الخاضع لأوروبا الذي نشأ في القرن السادس عشر الطويل كما لو أنه ظهر من العدم. وهذا ما عزز الضيق الذي طالما شعرت به لا إزاء أعمال المؤرخ وعالم الاجتماع الألماني ماكس ويبر وحسب، بل حتى إزاء معالجة ماركس لأصول الرأسمالية.

وفي عام ١٩٨٤م، وبعد أن انتابني اليأس من العثور على كتاب يشفي غليلي، بدأت في إعداد جدول للبحث عن دراسة أردت حقا أن أقرأها، لا أن اكتبها، وها هي نتيجة تلك الدراسة مع أن ما فيها من المثالب والأسئلة يفوق الإجابات المطروحة. وآمل أن تولد المزيد من الغرائب فتحفز بذلك العارفين باللغات الضرورية، والمتمرسين في التاريخ، ومن لهم فهم أعمق للمناطق المذكورة لكي يعدلوا الصورة التي حاولت رسمها.

لقد أسهم في هذا العمل كثير من الناس والمؤسسات ممن يضيق المقام عن ذكرهم جميعاً. أما المفكر الذي تبوأت بواكير إسهاماته في الموضوع مكان الصدارة عندي فهو وليم مكنيل William McNeil الذي ما إن قرأ طلبي المبدئي للحصول على

منحة مالية حتى بادر إلى الاتصال بي مع أن المشروع لم يكن سوى فكرة أولية. فرسالته اللطيفة التي ذكر فيها أنه يرى أنني على وشك أن أحقق شيئاً مهماً، أدخلت الثقة في نفسي لسبب وجيه وهو أنني كنت أضعف أحياناً أمام ضخامة المشروع الذي أسعى إلى تحقيقه.

وحين بدأت أبحث في المراجع المنشورة، تبين لي أنه لم يحاول جمع تلك الأجزاء بعضها مع بعض بطريقة منتظمة سوى قلة من المفكرين، مع أن كثيراً منهم لم يدخروا وسعاً في دراسة أجزاء متفرقة من اللغز ذاك. وبعد قراءتي الموسعة في تواريخ مختلف المناطق كل على حدة، بدأت أثمن أعمال بعض المختصين، وقررت أن الطريقة الوحيدة لحماية نفسي من الوقوع في أخطاء جسيمة من حيث الحقائق، وليس بالضرورة من حيث التفسير، هي أن أضع نفسي تحت رحمة من أمضوا حياتهم في التعمق فيما أنا عاجزة عن معرفته إلا بشكل سطحي جداً. فكثير من هؤلاء المختصين الذين راسلتهم أو تحدثت إليهم، أرشدوني بحكمتهم إلى بعض المصادر، ونقدوا مسودات الفصول كل في مجاله. لذلك، وبالإضافة إلى المصادر المدونة في قائمة المراجع، تعلمت الكثير شخصياً من جون بنتون، وروبرت ليرنر، وديفد نيكولاس، ورافي بالات، وبول ويتلي، وإيمانويل ولرشتاين، وديفد لدن، وروبرت هارتول، وكارل بتري، ومن ك. ن. شودهوري. كما كان أندريه جندر فرانك، وروبرت ويكس ممن اقترحوا مصادر إضافية.

وقد تفضل اثنان من زملائي وهما آرثر ستنشكوم من جامعة نورث وسترن، وتشارلز تيلي من المدرسة الجديدة للبحوث الاجتماعية — بقراءة المخطوطة الكاملة والتعليق عليها، كما طرحا كثيراً من الأسئلة الصعبة، لكنهما لم يدخرا وسعاً في تشجيعي من خلال اهتمامهما.

وأحب أن أعبر عن امتناني إلى جاي فاينشتاين، وندى شريسثا المحررين في *دراسات التنمية الدولية المقارنة* ***Studies in Comparative International Development***

لدعوتي (وكانت دعوة سابقة لأوانها) لكتابة مقال عن النظام العالمي في القرن الثالث عشر لكي ينشر في السلسلة الخاصة التي ستصدر عن المجلة بمناسبة الذكرى العشرين، مما اضطرني إلى تركيز أفكاري. وقد طلبا التعليق عليه من وليام مينل، وأليستر تايلور، وأندريه جندر فرانك، وج .م. بلاوت، وأنتوني دي سوزا الذين حفزني رد فعلهم على الموضوع على المزيد من الإيضاح والتحسين في عملي.

أما طلاب الدراسات العليا الذين التحقوا في خريف عام ١٩٨٧م بدراسة مقرري التدريبي في التغيير ضمن السياق العالمي فكانوا في مقام القارئ العام، وقدموا إلي تصويبات مهمة على صعيد النص. كما تولى مهمة التأكد من المراجع الكثيرة، وهي من المهام الشاقة، أحد طلاب الدراسات العليا ويدعى ريتشارد جانيس. (ولا شك في أن هناك بعض الأخطاء في مراجع المكتبات الأجنبية، والتي تعذر التحقق منها لاحقا في الولايات المتحدة).

كان لابد من بذل الوقت والمال في سبيل إنجاز هذا الكتاب، فقد تكرمت جامعة نورث وسترن، التي كنت أدرس فيها مقرر علم الاجتماع على مدى عشرين عاماً، وبالأخص مركز الشؤون المدنية والبحث في السياسات التابع لها، الذي كنت أحد أعضائه مدة عشر سنوات، بدعم هذه الدراسة من خلال تخفيض عبئي التدريسي على مدى سنوات ثلاث، وهي مدة إنجاز معظم المخطوطة وكتابتها. أما الطباعة والتصحيحات التي لا تنتهي فأنجزتها موظفتان في سكرتارية قسم الدراسات الاجتماعية في جامعة نورث وسترن؛ فجهود ليلى جنجور وباربرا وليمسون، ولو غابت عن القارئ، تبقى محل تقديري العميق.

من الأمور المهمة أيضاً معونات السفر، فجامعة نورث وسترن قدمت مبلغاً صغيراً من المال ساعدني على قضاء صيف في أوروبا وفي جمع المادة والبحث في المكتبات في بلجيكا وفرنسا وإيطاليا. كما أن عملي بصفة استشاري في مكتب الأمم



المتحدة في نيروبي، مع تخفيض مناسب في درجة تذكرة السفر، سهل علي عملي في شرق إفريقيا وأوصلني إلى باكستان وجمهورية الصين الشعبية. كما تمكنت من جمع مادة الجزء الخاص بالشرق الأوسط من هذه الدراسة بفضل دعوة مركز البحوث الاجتماعية التابع للجامعة الأمريكية في بيروت إياي لأكون أستاذة زائرة متميزة في ربيع عام ١٩٨٦م. أما رحلتي إلى الهند قبل ذلك فتمت بفضل منحة زمالة قصيرة الأجل من فولبرايت؛ كما تمكنت من السفر إلى جنوب شرق آسيا لإجراء بعض البحوث بفضل منحة من مركز بحوث العلوم الاجتماعية.

وقد رفعت خبرة زوجي بشؤون السفر الهادئ كثيرا من قدرتي على إنجاز الكثير في رحلاتي إلى أوروبا والصين وجنوب شرق آسيا، وأنا أقدر له، ليس مساعدته وحسب، بل مرافقتي أيضاً. أما المنطقة الوحيدة التي تناولها الكتاب ولم أتمكن من زيارتها للأسف فكانت آسيا الوسطى، لكن على المرء أن يترك شيئا يطمح لتحقيقه مستقبلاً.

وفي مطبعة جامعة أكسفورد، قدم اثنان إسهامات مهمة. وأحب أن أتقدم بالشكر إلى المحررة فاليري أوبري التي كانت قارئة متحمسة وناقدة متمرسة في آن معا، وأندرو مدريك الذي تمخضت معارفه ومهاراته الفنية عن خرائط توضح معنى المقولة الشهيرة: إن "صورة واحدة تعدل ألف كلمة".

إنني أودّع هذا الكتاب على كره مني، لا لأنه بعيد عن الكمال، بل لأني لم أستمتع بعمل مثله من قبل، لذلك فإن شغفي به سيبقى ما حييت.

المؤلف

الفصل الأول

دراسة نظام ناشئ

STUDYING ASYSTEM IN FORMATION

يعد النصف الثاني من القرن الثالث عشر نقطة بارزة في تاريخ العالم. ففي تلك الفترة شهدت مناطق كثيرة من العالم القديم اتصالات لم تكن معروفة من قبل رغم أنها كانت اتصالات سطحية. وفي بداية العصر المسيحي جرت اتصالات غير مباشرة بين الإمبراطوريتين الرومانية والصينية، لكنها انقطعت على أثر تفكك كليهما. وفي القرنين السابع والثامن، وحد الإسلام أجزاء كثيرة من المنطقة الوسطى بين أوروبا والصين وامتد في كلتا الجهتين، لكن المناطق المحيطة باقتصاد العالم الناهض بقيت معزولة بعضها عن بعض. وبحلول القرن الحادي عشر، وحتى القرن الثاني عشر، بدأت أجزاء عدة من العالم القديم تندمج في نظام تبادل استفاد منه الجميع على ما يبدو، وقد بلغ ذروته بين نهاية القرن الثالث عشر والعقود الأولى من القرن الرابع عشر حين أقامت أوروبا والصين اتصالات مباشرة ولو أنها محدودة.

كان القرن الثالث عشر متميزاً من ناحية أخرى، فقد كانت مختلف مناطق العالم القديم تشهد ثورة في الإنجازات الثقافية والفنية واحدة تلو الأخرى، إذ لم يسبق لمثل هذا العدد الكبير من المناطق أن بلغ النضج الثقافي في الوقت ذاته. فالصين كانت تنتج أجمل الأعمال الخزفية على الإطلاق وهي سنغ Sing، وإيران كانت تنتج أطباق الفيروز، المنافس الوحيد الخطير. وفي عهد المماليك كان الحرفيون في مصر يصنعون

الأثاث الفاخر المطعم بالزخارف العربية من الفضة والذهب، وفي أوروبا الغربية وصل بناء الكنائس ذروته. فكنيسة سان شابيل في باريس ذات النوافذ الزجاجية الملونة بنيت في منتصف القرن الثالث عشر، قبل انطلاق سنت لويس في حملته الصليبية بوقت قصير. كما بلغت المعابد الهندوسية الهائلة في جنوب الهند أوجها في ذلك الوقت أيضاً. وفي كل مكان تقريباً كانت هناك مظاهر تنم عن تخصيص أموال طائلة للزخرفة والمظاهر الرمزية. وكانت تلك الحقبة غنية بالإنتاج الفكري أيضاً مما يشير إلى أن الفائض لم يكن يستغل في إنتاج الأشياء وحسب، بل في دعم المفكرين أيضاً.

هاتان الميزتان في القرن الثالث عشر، وهما زيادة الاندماج الاقتصادي والازدهار الثقافي، لم تكونا منفصلتين. فالمستجدات التقنية والاجتماعية أفرزت فائضاً كان بدوره يستخدم في التبادل على الصعيد الدولي لدعم التنمية. فالتقدم في علوم الملاحة البحرية وفن الحكم سهلا التواصل بين المجتمعات البعيدة، مما وفر المزيد من الفائض. ففي جميع الميادين، أنتجت الرفاهية على الأقل في قمة الهرم - ثقافة عالية، وربما كانت أوروبا، وهي أشد المناطق تخلفا آنذاك، هي المستفيد الأكبر من إقامة الروابط الجديدة.

وفي هذا الكتاب سوف نتناول "الاقتصاد العالمي" في القرن الثالث عشر الذي سهل نشر الرفاهية على حكامها، وسننظر في كيفية تحقيقها، كما سننظر في الأسباب التي أدت إلى انحسار هذه البداية الواعدة بحلول منتصف القرن الرابع عشر، وكم بقي منها حين تولت أوروبا مكان الصدارة في القرن السادس عشر فيما دعاه ولرشتاين (١٩٧٤م) "نظام العالم الحديث". ففي نظام العالم ذاك والذي دام قرابة ٥٠٠ عام، كان الغرب هو المهيمن بشكل واضح، ولكي نفهم جذوره، لابد لنا من البحث في العصر الذي سبق الهيمنة الأوروبية. وهذا هو الجانب الوصفي لهذا الكتاب.



بابان مطعمان بالعاج. مصر في العصر المملوكي، أواخر القرن الثالث عشر إلى أوائل القرن الرابع عشر. بموافقة متحف العاصمة للفنون، تقدمة إدوارد سيمور، ١٨٩١ (٩١,١,٢٠٦٤).



مزهرية من الخزف الأخضر، صينية، أواخر القرن الثالث عشر حتى أوائل القرن الرابع عشر. بموافقة متحف العاصمة للفنون، هدية من مجهول، ١٩٦٥م (٦٥,٨٢,٣).



نافذة من الزجاج الملون، كاتدرائية تروي، فرنسا، أواخر القرن الثاني عشر. بموافقة متحف العاصمة للفنون؛ هدية من إلا برومر، ذكرى زوجها، إرنست برومر، ١٩٧٧م (١٩٧٧. ٣٤٦,١).





وعاء نحاسي مطعم بالفضة، إيران في العصر المغولي، منتصف القرن الرابع عشر. بموافقة متحف العاصمة للفنون، صندوق روجرز، ١٩٣٥م (٣٥,٦٤,٢).

لكن للكتاب جانب تحليلي أيضاً. فالاقتصاد العالمي في القرن الثالث عشر ليس جذاباً في حد ذاته وحسب، فعلى اعتبار أنه لم يكن يضم قوة مهيمنة بعينها كان القرن الثالث عشر يمثل نقيضاً مهما للنظام العالمي الذي تمخض عنه: وهو النظام الذي شكلته أوروبا ليوافق مصالحها الخاصة وسيطرت عليه مدة طويلة من الزمن. ويشير هذا التناقض إلى أن سمات النظم العالمية ليست ثابتة لا تتغير، وأن ليس ثمة طريقة فريدة تنتظم من خلالها الأجزاء، زد على ذلك، أن النظم العالمية ليست جامدة، بل تتطور وتتغير وفي هذه المرحلة من الزمن. فالنظام العالمي المحدد الذي نشأ في القرن السادس عشر كان في مخاض التغيير، وفهمنا للنظام الذي سبقه قد يساعدنا على فهم ما هو آت. وسوف نعود إلى هذه الموضوعات في نهاية هذا الكتاب، لكن علينا أولا أن نعرف المزيد عن القرن الثالث عشر في حد ذاته.

القرن الثالث عشر: نظام عالمي؟

The Thirteenth Century: A World System?

في الفترة بين عامي ١٢٥٠ و١٣٥٠م تطور اقتصاد التجارة العالمية وامتد من شمال غرب أوروبا إلى الصين، وشمل شبكة هائلة من التجار والمنتجين في جميع أنحاء العالم. فمع أن المنتجات الأولية (بما في ذلك المنتجات الزراعية الخاصة على سبيل المثال لا الحصر وبالأخص التوابل) كانت تمثل الجزء الأكبر من سائر السلع المتبادلة، ولاسيما في المسافات القريبة، فإن السلع المصنعة كانت أيضاً مهمة في النظام إلى درجة كبيرة حتى إنه ما كان ليقوى على البقاء من دونها. وكان من الضروري أن تلبي هذه السلع الحاجات المحلية وحاجات التصدير. لذلك كانت سائر الوحدات في النظام تنتج فائضاً ما كان ليتحقق لولا تقدم طرائق تعبئة العمل وتنظيمه.

وبالإضافة إلى ما تقدم، شملت التجارة طائفة متنوعة من المجتمعات التجارية في مواقع مختلفة من العالم. ولم يكن أولئك التجار يتكلمون أو يكتبون اللغات ذاتها، مع أن العربية كانت تغطي منطقة واسعة، وهذا ينطبق على اليونانية والعامية اللاتينية، كما كانت الماندرين الصينية اللغة المشتركة بين مختلف الجنسيات في الشرق الأقصى. أما النقود فكانت مختلفة أيضاً. ففي أوروبا كانت الفضة المعدن المفضل؛ لكن تجار الشرق الأوسط كانوا يفضلون الذهب، أما في الصين فكانت النقود النحاسية هي المفضلة. وكانت المسافات التي تقاس بالزمن تحتسب بالأسابيع والشهور في أفضل الأحوال، لكن قطع الدائرة من طرف إلى آخر كان يستغرق سنوات عدة. ومع ذلك، كانت البضائع تنقل، وتحدد الأسعار، ويتم الاتفاق على أسعار الصرف، وتكتب العقود، وتقدم القروض - على المبالغ أو البضائع الموجودة في أماكن أخرى، وتتشكل الشركات، وتدون السجلات بالطبع، وتحترم الاتفاقيات. وآمل أن أبين مدى التقدم الذي بلغه هذا النظام في القرن الثالث عشر - أما إن كان ذلك النظام "رأسمالية حديثة" أو يمكن تسميته "نظاماً عالمياً" فهذا يتطلب المزيد من البحث.

ولا أريد في هذا الكتاب الدخول في جدل عقيم حول أصول "الرأسمالية الحقيقية" أو الحديثة.[١] ولا أريد أن أقحم منظّري النظام العالمي في جدل عقيم مشابه حول النقطة المحددة في التاريخ التي ننتقل فيها من الإمبراطوريات العالمية إلى نظام عالمي أكثر ناهيك عن تحديد زمن تحول "اقتصاديات العالم التقليدية" إلى نظام عالمي حديث. فالمؤرخ ولرشتاين (١٩٧٤م) يميز بين "اقتصاديات العالم" المتعددة والعادية والإمبراطوريات وبين "النظام العالمي الحديث." ويتمسك ولرشتاين، رغم اعترافه بوجود الإمبراطوريات العالمية قبل القرن السادس عشر، بتعامله مع النظام العالمي الحديث كما لو كان هو الأول.[٢] لكنه ما هو إلا أحد الذين دخلوا ميدان الصراع مؤخراً. (انظر إيكهولم Ekholm ١٩٨٠م؛ مان Mann ١٩٨٦م؛ شنايدر Schneider، ١٩٧٧م؛ تشيس — دن Chase - Dunn ١٩٨٩م).

ولطالما اختلف النقاد فيما بينهم بشأن تاريخ الاقتصاد العالمي الرأسمالي (مقابل الكلاسيكي)، فحتى ماركس لم يعط إجابة قاطعة، ففي البداية كان يقتفي أثر الرأسمالية إلى القرن الثالث عشر، لكنه غير رأيه فيما بعد وقال إنها تعود إلى القرن السادس عشر. أما الطلاب الذين يدرسون صناعة النسيج في القرن الثالث عشر في فلندرة (انظر الفصل الثالث للاطلاع على اسبيناس ولوران ١٩٣٥م) فيجادلون بقوة، اعتمادا على ظروف الإنتاج والمعارضة المتنامية بين أصحاب العمل والعمال (وهذا صراع طبقي بلغ ذروته في النصف الثاني من القرن) قائلين إن التصنيع كان قد بدأ بالفعل هناك، وإن النظام الصناعي هذا كان متشابكاً مع "سوق عالمية" قائمة بالفعل.[٣] ويعترف برودل بأن الثورة التجارية في القرن الثالث عشر أطلقت اقتصادا عالميا أوروبيا كان مقدمة للنظام الآتي على الرغم من انقطاعه الفجائي بسبب الركود الذي حل بالاقتصاد في منصف القرن الرابع عشر. أما إريك ولف Eric Wolf (١٩٨٢م) فيؤكد في كتابه الذي يبدأ في عام ١٤٠٠م أن النظام العالمي المتمركز حول أوروبا والذي تطور

بعد ذلك التاريخ بني على أساس نظام قائم لم يخضع لأوروبا من قبل. لكن هذه المجادلات هي في واقع الأمر مبالغة في تحديد الحدود وليست حقائق تجريبية. ويبدو أن فحص شبكة الحقائق التجريبية هذه المتداخلة أهم من الصراع على الحدود الدقيقة بين الحقب التاريخية.

ومن الأسس التجريبية للتميز بين الفترات "التقليدية" و"الحديثة" التفريق بين المجتمعات المنظمة لتقديم منتجات إلى الأسواق التي لا تفرق بين ملكية رأس المال وملكية العمل، وبين المجتمعات التي تمارس هذا التفريق. لكننا إذا أمعنا النظر في هذه النقطة أيقنا أن هذا التفريق لا يقوم على أسس متينة، لأن العمل الحر وتحديث التبادل سبقا "الإنتاج الصناعي الحديث" بزمن طويل، (٤) وأن عمالة العبيد والمقايضة استمرت حتى الحقبة الحديثة، وليس هناك مجتمع مدني واحد لم ينعم فيه "المُلاك" بالرفاهية.

أما التمييز الآخر عند الكثيرين فهو بين "الثورة التجارية" و"الثورة الصناعية"، لكن رسم الحد الفاصل بينهما غالباً ما يكون عشوائياً ومتأخراً جداً. فالعصر الصناعي تطور في أزمنة وأماكن مختلفة، ومستوى التطور في صناعة المعادن في الصين في القرن الثاني عشر لم يتحقق في أوروبا حتى القرن السادس عشر (هارتويل Hartwell ١٩٦٦، ١٩٦٧م)، كما أن صناعة الورق وتقنية الطباعة في الصين لم تظهر في الغرب إلا بعد قرون عدة (كارتر Carter، ١٩٥٥م؛ نيدام Needham ١٩٤٥ – ١٩٨٥، ١٩٨١م). صحيح أن معرفتنا بعمليات الإنتاج في الشرق الأوسط وآسيا لا ترقى إلى ما نعرفه عنها في أوروبا، إلا أن إنتاج كميات كبيرة من الأقمشة (مثل القطن والكتان) في المنطقة العربية، والقطن والحرير في الهند، والحرير في الصين) يدل على أن التقنيات المستعملة في الإنتاج كانت بالتأكيد تعادل التقنيات في الأماكن الأخرى (مثل فلندرة) التي نعرفها.

ومن ناحية أخرى نرى أن معدل الإنتاج لا يسمح لنا بالتمييز بين القرن الثالث عشر والقرن السادس عشر. ولابد للمرء من الاعتراف بأن معدل الإنتاج والتجارة في

القرن الثالث عشر كان أقل منه في القرن السادس عشر، ولو أنه أعلى من القرن الخامس عشر، لكن هذا لا يمكن أن يكون مقياساً عادلاً، فعمليات التبادل في القرن الخامس عشر تتضاءل أمام معدلات التجارة العالمية اليوم، فهل حدثت زيادة كبيرة في التجارة في القرن الثالث عشر؟ وهل ألفت هذه الزيادة بين كثير من المناطق النامية؟ إن كثيراً من المختصين بشؤون العصور الوسطى يرون هذا، وتعليقات لويز (١٩٧٦م: ص ص ٩٣ — ٩٤) تصب في هذا السياق:

إذا قارنا للوهلة الأولى أنماط التجارة في الثورة التجارية بأنماطها في الثورة الصناعية، اجتذبت انتباهنا بعض الفوارق. .... فكل المعدلات تقل بشكل لا يصدق. فالمنتجات الفارهة تميل نحو لعب دور أهم من السلع الاستهلاكية. وكثير من رجال الأعمال كانوا يهتمون بمضاعفة هامش أرباحهم أكثر من اهتمامهم بمضاعفة نسبة مبيعاتهم .... ومع ذلك فإن حجم المبادلات .....(في القرن الثالث عشر) كان مدهشا .... فالتجارة البحرية في جنوة في عام ١٢٩٣م بلغت ثلاثة أضعاف عائدات مملكة فرنسا في تلك السنة....

ولوحظت الزيادة الجذرية ذاتها في معدل التجارة العالمية في الصين في عهد السونغ، ويصف مارك إلفن Mark Elvin (١٩٧٣م: ص ص ١٧١-١٧٢) التوسع في تجارة الصين في القرن الثالث عشر، مبيناً أن الصين كانت في ذلك الوقت تصدر البضائع النحاسية والحديدية، والخزف والحرير، والكتان، والمواد الكيميائية، والسكر، والأرز، والكتب، وتستورد في المقابل التوابل والمواد الغريبة الأخرى. وأصبح جزء من اقتصاد الصين الريفي مرتبطاً ارتباطاً مباشراً بالإنتاج الخاص بالأسواق الخارجية.

إن معدلات الإنتاج في العصور الوسطى لم تكن مختلفة نسبياً عن معدلاتها في أوائل عصر "الرأسمالية الحديثة" ولاسيما إذا علمنا أن التقنية لم تتغير تغيراً جذرياً في القرن السادس عشر. وإذا لم نعثر على حل لهذه المشكلة قائم على التقنية، وقلنا إن العصر الصناعي يبدأ مع إحلال مصدر الطاقة الميكانيكية عوضاً عن الطاقة العضلية،[٥] فإن من الأفضل لنا التخلي عن المحاولة البدهية لتعريف النظام العالمي،

والحداثة، والرأسمالية...إلخ، وأن نستعمل هذه التعبيرات — وهي منفصلة كما ينبغي ومحملة تجريبيا — في تحليل اللحظات الملموسة في التاريخ وفي أماكن محددة.

ومن سائر التعليقات التي قرأت أجد تعليقات فرناند برودل Fernand Braudel أقربها إلى المنطق.(٦) فهو يعترف بأن اقتصاديات العالم وجدت في مختلف أنحاء العالم قبل القرن الثالث عشر بزمن طويل، وأن اقتصاداً عالمياً أوروبيا برز بالتأكيد قبل القرن السادس عشر، وهو الذي وصفه ولرشتاين وماركس في بعض كتاباته بأنه يتمتع دون غيره بأهمية بالغة.(٧) ويقول إنه كان في إيطاليا في القرن الثالث عشر كل مؤسسات رأس المال والإنتاج الصناعي القائم على السخرة، وهو المطلوب لتصنيفها اقتصادا عالمياً رأسماليا (برودل، ١٩٨٤م: ص ص ٧٩-٩١).

لكن حكمة برودل لا تحميه من ارتكاب هفوة أوروبية المركز عن غير قصد. صحيح أنه يعترف بأن "الاقتصاد العالمي الأول الذي ظهر في أوروبا ولد بين القرنين الحادي عشر والثالث عشر" (١٩٨٤م : ص ٩٢)، وأن "العديد من اقتصاديات العالم تلت بعضها بعضاً فيما يعرف جغرافيا بأوروبا" أو أن "الاقتصاد العالمي الأوروبي بدل شكله مرات عدة منذ القرن الثالث عشر" (١٩٨٤م : ص ٧٠)، لكنه لم يعالج ما أراه أنا نقطة جوهرية. فقبل أن تصبح أوروبا واحدة من اقتصاديات العالم في القرنين الثاني عشر والثالث عشر حين انضمت إلى نظام التجارة النائية التي امتدت من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر والخليج العربي ومنه إلى المحيط الهندي، ومن مضيق مالاقا حتى الصين، كانت هناك اقتصاديات عالمية قبلها، ولولاها لحصدت أوروبا الرياح بدلاً من الثراء حين أخذت في التوسع. أما خطتي فهي البحث في النظام العالمي هذا بأكمله والتعامل مع أوروبا في ذلك الوقت كما يجب أن ترى، أي كاقتصاد ناشئ على هامش عملية جارية.

ويوجه هذا الكتاب اهتمامه إلى البحث في نقطة مهمة في التاريخ أكثر من اهتمامه في تحديد الأصول. ويرى أن الفترة بين ١٢٥٠ و ١٣٥٠م تشكل من الناحية الزمنية نقطة

ارتكاز أو نقطة تحول في تاريخ العالم. ومن ناحية الموقع – يرى أن قلب الشرق الأوسط، بوصفه همزة الوصل بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي – يمثل نقطة ارتكاز جغرافية كان الشرق والغرب متوازنين عليها بصفة عامة. أما رسالة هذا الكتاب فتقول إنه لم تكن هناك ضرورة ذاتية أدت إلى نقل النظام إلى صالح الغرب بدلاً من الشرق، ولا ضرورة تاريخية ذاتية منعت الثقافات في المنطقة الشرقية من أن تصبح منبتا لنظام العالم الحديث. ويبدو أن هذه الرسالة لا تقل صرامة عن نقيضها على أقل تقدير. أما الأسلوب المتبع فهو البحث في النتيجة بصورة ارتجاعية، أي الهيمنة الاقتصادية والسياسة الغربية في الأزمنة الحديثة – ثم التفكير بالرجوع إلى الماضي – لكي نفهم الأسباب المنطقية التي كانت وراء هذه السيادة. وأنا لا أود الخوض في هذا.

ولا يعني هذا أنني لا أقر بأن النتيجة هي التي تحدد بناء الأحداث بحيث تؤدي إليها حتماً. " فهذه هي بالفعل المشكلة المنهجية الحقيقية في تدوين التاريخ، وأنا معجب بتعليق جيرمن تيليون Germaine Tillion الذي كتب في سياق مختلف إلى حد ما:

> كما نعلم جميعا، فإنه لا بد للأحداث من أن تتخذ مسارها الطبيعي قبل أن تصبح تاريخا، بحيث يوجد التاريخ الحقيقي كله بفضل خاتمته وحسب، ويبدأ مستقبله التاريخي من تلك النقطة.[٨]

فلو كان هذا صحيحا بالفعل، لأدى البدء بنتيجة مختلفة وفي لحظة مختلفة من الزمن إلى تفسير مختلف للسلسلة وإلى مجموعة مختلفة من العناصر الواجب تفسيرها. فبدلا من التسليم بنتيجة الثورة الصناعية ثم محاولة تفسير "أسبابها"، سأبدأ من نقطة سابقة. صحيح أن قصتي قد لا تكون أصدق ولا (أكذب) من القصة المعروفة، لكنها تسلط الضوء على جوانب ومسائل كانت دوما مخبأة في ثنايا قصة الهيمنة الأوروبية.

إنني أبحث في نظام التجارة العالمية في حوالي عام ١٣٠٠م لأعرف إلى أي مدى كان العالم مرتبطاً بشبكة تجارية في الإنتاج والتبادل وكيف تم هذا الارتباط. ونظراً لعدم أهمية الاتصال والتبادل لاقتصاديات العيش اليومي في جميع المناطق المشاركة، فإن

القضية ليست قضية دفاع عن رؤية غير واقعية لنظام دولي يقوم على الاعتماد المتبادل وعلى تجارة فرضتها الظروف وجعلت منها أمرا محتما. وهذا ينطبق أيضا على القرن السادس عشر. فإذا كان بوسعنا أن نقول إن النظام العالمي بدأ في ذلك القرن، فإن بوسعنا أيضاً أن نقول إنه كان موجودا قبل تلك الفترة بزمن طويل أيضاً.

ويعتمد ذلك إلى حد ما على الجزء من النظام الذي يحدد متى يكون الحجم كافيا لكي يعد جزءا من هذا النظام. ومن المؤكد أن التجارة مع الأقاليم النائية لم تكن تسهم كثيرا في الاقتصاديات الداخلية الزراعية والموجهة نحو العيش اليومي بالنسبة إلى أوروبا التي كانت في منتصف القرن الثالث عشر جزءاً من الأطراف. لكن حتى في أوروبا كانت هناك فوارق أساس بين دول المدن في إيطاليا وفلندرة، والمناطق المتطرفة الثانوية مثل ألمانيا أو إنجلترا. ويشير لوبيز Lopez (١٩٧٦م: ص ٩٣) إلى أن "الفوارق بين الأجزاء الواقعة شمالي نهر التيبر من إيطاليا وأكثر مناطق أوروبا تخلفا خلال الثورة التجارية لا تقل أهمية عن الفوارق بين إنجلترا أو الولايات المتحدة والهند أو الصين خلال الثورة الصناعية." فما إن يبتعد المرء عن مراكز المدن التي تقيم علاقات مع الخارج حتى يصبح بوضوح في عالم العيش المبهم. ويستعير برودل (١٩٨٤م: ص ٣٠) عبارة "أرخبيل المدن" الموفقة التي صاغها ريتشارد هيبكه Richard Haepke ليصف تبعثر التطور. وتبدو هذه الطريقة حساسة بنوع خاص لإبراز تشكيلات اجتماعية مختلفة في المنطقة العامة ذاتها: من مراكز التجارة التي تتعامل بالنقود، وهي المراكز التي كانت تجني أرباحاً طائلة من تجارة العملات والتي بدأت في تشكيل إنتاجها في المناطق النائية بهدف تصديره، إلى الجيوب الخارجية في أشد المناطق فقرا في قمم الجبال وقيعان الوديان التي لم تتأثر بالتغيرات الحاصلة، وهذا ما دعاني لاختيار التركيز على المدن بدلا من الأقطار، على اعتبار أني أريد أن أقتفي أثر الصلات بين قمم الأرخبيل ذاتها.[٩] لكن لابد من تأكيد أنها كانت آنذاك، أكثر من اليوم، محاطة ببحر واسع من المناطق الريفية المتقوقعة.

ولم تقتصر الفوارق الهائلة على أطراف أوروبا وحدها، بل تعدتها إلى داخل أقطار العالم القديم بما فيها الشرق الأوسط، والهند، والصين (التي كانت آنذاك المنافس الرئيس على الهيمنة). ومع أن الشرق الأوسط بصفة عامة كان أكثر تقدماً من أوروبا، إلا أنه ضم مساحات غير مندمجة نسبياً بمراكز التحكم في الإمبراطوريات. فالقاهرة وبغداد تبرزان كزوج من المراكز الإمبراطورية، لكن صلاتهما عبر الطرق البرية والبحرية جعلتهما مقيدتين انتقاليا "بأرخبيل من المناطق النائية". وكانت أنطاكية وحلب وعكا تصل بغداد بالبحر الأبيض المتوسط، في حين أن البصرة كانت تصلها بالمحيط الهندي وبتجارة الشرق. أما في الشمال الشرقي عبر الصحراء فنجد الطريق التي تصل بغداد بالشرق، وهي الطريق عينها التي سلكها المغول في غزوهم إياها في النصف الثاني من القرن الثالث عشر. كما كانت القاهرة على اتصال مع عالم البحر الأبيض المتوسط من خلال الإسكندرية، ومع السودان بنهر النيل، ومع شمال إفريقيا بالطرق البرية. أما التجارة البحرية على طول البحر الأحمر فكانت تتوقف في ميناء جدة أو في أعالي مصر قبل أن تتابع رحلتها عبر المدن باتجاه الشرق.

حتى الصين لم تكن صخرة بسيطة جامدة عصية على التغيير. فقد كانت تتميز بمحاور ثلاثة: المحور الشمالي الجنوبي، والمحور الساحلي الداخلي، والمحور الممتد على مجرى الأنهار أو انطلاقا منها. وبصورة عامة، فإن أزمنة الرفاهية ارتبطت بانتقال الناس من الشمال إلى الجنوب، ومن الداخل إلى الساحل، ومن الوديان الطينية إلى المناطق المتطرفة (انظر عمل هارتويل المتقن ١٩٨٢م).

وبالمثل كانت شبه القارة الهندية معقدة ومقسمة إلى أقاليم فرعية تتبع أوامر متباينة إلى أبعد الحدود. فشمال الهند أصاب قسطاً وافراً من الرفاهية حين كانت علاقاته بالعالم الإسلامي قوية، والطرق البرية مفتوحة مع روسيا شمالاً والصين

شرقاً. أما الحال في جنوب الهند فكانت تعتمد أكثر على التجارة البحرية عبر المحيط الهندي، وكثيراً ما كانت هناك فوارق بين المناطق الساحلية والداخلية.

أوجه الشبه

من المكتشفات المهمة التي تمخض عنها البحث أن أوجه الشبه بين شركاء التجارة في القرن الثالث عشر فاقت أوجه الاختلاف بأشواط عدة، وأنه كلما ظهرت الفوارق بدا الغرب متخلفا في الوراء، وهذا ما ينافي الافتراضات المألوفة. أضف إلى ذلك أنه رغم ميل المفكرين الغربيين الذين يبحثون في "نهضة الغرب"[١٠] إلى تأكيد السمات الفريدة للرأسمالية الغربية، فإن الفحص المقارن للأوضاع الاقتصادية يبين أوجه شبه هائلة ونواحي متوازية بين أشكال الرأسمالية الآسيوية والعربية والغربية. وهذا الاكتشاف محير بصفة خاصة لأن الفوارق كما نعرف جميعا لا يمكن تفسيرها بالثوابت. أما جوانب شبه الرئيسة فهي كما يلي:

اختراع النقود والائتمان

في المناطق الثقافية الثلاث، كانت النقود المعترف بها رسمياً أمراً لا بد منه في التجارة الدولية، فالتطورات في أوروبا الغربية لم تحدث إلا بعد ذلك بزمن طويل وبالاشتقاق إذا صحت آراؤنا (التجار الإيطاليون استعاروا الآليات الموجودة من نظرائهم المسلمين في الشرق الأوسط الذين كانوا يستعملونها منذ قرون من الزمن).[١١]

ففي المناطق الثلاث، لعبت الدول دوراً مهماً في سك النقود وطباعتها و/ أو ضمانها. وبالفعل كانت العملة المفضلة في التعاملات الدولية قبل القرن الثالث عشر سواء في أوروبا أم الشرق الأوسط وحتى في الهند، هي النقود الذهب التي سكت في بيزنطة أول الأمر ثم في مصر. ولم تبدأ بعض المدن الإيطالية (فلورنسا وجنوة) في سك نقودها الذهبية إلا في زمن متأخر من القرن الثالث عشر، لكن هذه النقود استعملت بالإضافة إلى نقود الشرق الأوسط المتداولة فعلاً لا كبديل عنها.

أما في الصين، فنرى أن النقود سلكت خطاً مختلفاً من التطور إلى حد ما. فالعلاقة الوهمية بين القيمة والعملة المعدنية التي تمثلها تبدو أكثر شفافية بسبب وجود دولة قوية (وتفضيل النحاس على الذهب). فالعملة تكتسب قيمتها من دعم الدولة لها (وسيطرتها عليها فيما بعد). هذه العلاقة الواضحة مهدت لاستخدام العملة الورقية في الصين منذ عهد تانغ (القرن التاسع) وللتوسع في استخدامها في عهد أسرتي سونغ ويوآن، مع أن العملة الورقية لم تظهر في أوروبا إلا بعد ذلك بقرون عدة.

أما الائتمان، فهو بالطبع خطوة متوسطة بين العملة الصلبة (أي المعدنية) والعملة الورقية بصفتها العملة المتداولة رسمياً. ومن المهم أن نلحظ أن عناصر الائتمان (وهي في الأساس الوعد بالدفع لاحقا وفي مكان آخر) كانت متطورة جداً في الشرق الأوسط والصين قبل أن تصبح أساساً في التعاملات التجارية في أسواق أوروبا الغربية بزمن طويل.

وبالمثل، ظهر دور"الصيرفي" الاجتماعي في الشرق قبل ظهوره في شكل "المناضد benches" التي أقامها التجار الإيطاليون في أسواق شمبانيا التجارية. ويشير المفكرون الغربيون بين حين وآخر إلى أن خطابات الضمان في أماكن أخرى كانت بين "الملاك" وعملائهم أو أعمالهم في الخارج، وإلى أنها كانت تبرم عبر الصلات الأسرية على الأقل لدى كبار التجار في الشرق الأوسط والهند بمن فيهم اليهود. لكن من المهم أن نتذكر أن العلاقات التي حكمت التعاملات التجارية في أوروبا كانت في البداية، ولمدة طويلة من الزمن، روابط أسرية. فالشركات العائلية كانت أول أشكال العمليات المصرفية الائتمانية، كما كانت دور المصارف (وأشهرها أسرة ميدتشي في فلورنسا) عبر العصور الوسطى وما تلاها دورا "عائلية". واستمرت هذه المؤسسة طوال القرن التاسع عشر مع وجود أسرتي روتشيلد Rothschild وروكفلر Rockfeller تدير أن أعمال المصارف المالية على النطاق الدولي.

آليات تجميع رأس المال وتوزيع المخاطر

أما فيما يخص التجارة النائية، فقد كان من الضروري تأمين مبالغ ضخمة من رأس المال الابتدائي لشراء البضائع التي تشحن وتباع فيما بعد. وخلال الرحلة الطويلة، كان "رأس المال" هذا "مجمداً" في صورة بضائع ربما تبلغ أو لا تبلغ مقصدها. ولم تكن فترة ستة أشهر شيئاً غير مألوف لإتمام عملية النقل، أما السفن التي تبحر محملة بالبضائع النفيسة، فكان بعضها يغرق وبعضها يؤسر، أما البضائع فإما أن تضيع إلى الأبد أو تتناقص بسبب الفدية التي تدفع للإفراج عنها.[١٢]

أما في الشرق الأوسط، فكانت هناك أساليب معينة لتجميع رأس المال من خلال الشراكات أو تخصيص الربح على أساس معايير تعيد نسبة معينة إلى التاجر الذي يقدم البضائع (أو الممول الذي يقدم المال لشراء البضائع ويتأكد من تسليمها في نقطة البيع (يودوفيتش Udovitch ١٩٧٠ أ). وهنا أيضاً كانت الشراكة تتم غالبا داخل الأسر، أو كما عند اليهود (وعند الهنود والصينيين فيما بعد) مع أبناء ملتهم أو وطنهم وهذا ينطبق أيضا على أوروبا. وقد وصف بيرن Byrne (١٩٣٠م) النظام الدقيق للشحن القاصي كما كان في جنوة في القرنين الثاني عشر والثالث عشر، وهو نظام شبيه بالقواعد المتبعة عند العرب في ممارستهم لعمليات الشحن التجاري. أضف إلى ذلك أن والد الرحالة الشهير ماركو بولو وعمه اللذين سبقاه إلى العاصمة الشرقية لأباطرة المغول (الخانات)، شكلا شركة أسرية من هذا النوع.

وفي الصين لعبت الدولة في القرن الثالث عشر دوراً مركزياً في التجارة لأنها كانت دولة قوية (أي إنها كانت شريكاً مقنّعاً للتجار إن صح التعبير)، وكانت تلوح بقبضة التنظيم الصارمة. زد على ذلك أن أهمية العبودية ربما كانت أكبر في جمع الأيدي العاملة المستخدمة في إنتاج البضائع للتجارة الخارجية في مراكز الإنتاج الملكية أو الحكومية، إذ كان العبيد يستخدمون غالباً كعملاء لكبار التجار. وينطبق هذا أيضاً

على مصر أيام حكم المماليك. على أية حال، كانت نقابات التجار المستقلين قوية في كلا المكانين (كاتو ١٩٣٦م، للصين؛ فشل ١٩٥٨م، وآخرون لمصر)، وهذا يطرح وجها ثالثا للشبه.

ثروة التجار

من المألوف الاحتفاء بخاصية "حرية العمل" في الرأسمالية الغربية وتميز النظام الاقتصادي الأوروبي عن الآسيوي" من خلال تأكيد تدخل الدولة الأوسع في الشرق. فالفكرة هي استقلال التجار الأوروبيين عن الدولة، أما التجار الآسيويون والعرب فكانوا يعتمدون على حكام تشغلهم مصالح أخرى ويخضعون لسيطرتهم. لكن كلا هذين الأنموذجين النمطيين غير صحيح تماماً.

كانت ثروة التجار المستقلة عن الدولة عاملاً مهماً في المجالات الثقافية الثلاثة. فقد كان للتجار مجال معين لجمع رأس المال، ولو أنهم في نهاية المطاف يقعون تحت رحمة الجهاز الحاكم الذي كان غالباً "يقترض" رأس مالهم، دون أي التزام بالتسديد فيما بعد، أو يفرض عليهم تبرعات ضخمة للخزانة العامة في حال واجهت الدولة أزمات اقتصادية. وهكذا كانت وظيفة "التمويل" هذه التي يتولاها كبار التجار شائعة في الأقاليم الثلاثة.

وعلى الرغم من وجود حكومة من المواطنين burghers في دول المدن الأوروبية من الناحية النظرية، لكن هذا لا يعني أنها كانت تتمتع بالاستقلال الذاتي. ففي أسواق شمبانيا، لعب الكونت بوصفه سلطة مدنية عليا دوراً مهماً في السيطرة، وفيما يخص مدن النسيج في فلندرة، أو في (دول المدن في إيطاليا، كانت طبقات النبلاء الديكتاتورية الصغيرة نسبيا المؤلفة من كبار ملاك الأراضي وأصحاب رؤوس الأموال ترسم سياسات "الدولة" لتلائم مصالحها الخاصة التي لم تكن بالضرورة تلتقي مع مصالح عامة الناس (ليستوكوي Lestocquoy، ١٩٥٢ أ؛ فان فيرفيكه van Werveke ١٩٤٤، ١٩٤٦م).

وإذا أردنا شرح الهيمنة الأوروبية التي ظهرت فيما بعد، لابد لنا من النظر إلى ما وراء قدرتها الداخلية على الابتكار، وفضائل حبها للتجارة والأعمال "الفريدة" التي تتمتع بها. ففي القرن الثالث عشر كان لدى القوى العالمية مستوى واعد من الفطنة التجارية وضمت مجموعة متقدمة من المؤسسات الاقتصادية لدى الأوروبيين الذين دخلوا في القرن الثالث عشر نظامهم العالمي.

أوجه الخلاف

إذن ما الذي ميز أحد الإقليمين – الشرق وأوروبا – عن الآخر؟ إن الفارق هو أن أوروبا كانت متخلفة عن الشرق في القرن الثالث عشر، لكنها سبقته في القرن السادس عشر. والسؤال التالي الذي لا بد من طرحه هو: لماذا؟ ولاسيما إذا كان المرء يرفض الإجابة السهلة التي تقول إن أوروبا كانت تمتلك ميزات فريدة مكنتها من ذلك. أما أنا ففي رأيي أن السياق الجغرافي، والسياسي، والديموغرافي – الذي حدث فيه التطور كان أكبر وأشد فعالية من أية عوامل نفسية أو مؤسساتية داخلية. إن أوروبا حققت تقدمها بسبب الفوضى التي حلت بالشرق بصفة مؤقتة.

ومع أننا سنرى الإجابة الكاملة عن هذا السؤال في بقية الكتاب، لكننا سنعرض هنا بعض النتائج مسبقاً. أولا، كان هناك تشرذم مطرد في مناطق الطرق التجارية البرية المتداخلة التي وحدها جنكيز خان في النصف الأول من القرن الثالث عشر، ثم تفرقت بين حلفائه في نهاية القرن. فهذه الفرق المتحاربة زعزعت الأمن النسبي الذي ساد حتى في عهد كوبلاي خان (الذي كانت أسرة بولو ترتحل تحت حمايته في جميع أنحاء آسيا الوسطى). وصمدت آسيا العربية في وجه الحملات الصليبية وبعد سقوط بغداد على أيدي المغول (١٢٥٨م) لكنها على ما يبدو لم تصمد أمام السلب والنهب الذي أصابها على يد تيمورلنك عام ١٤٠٠م تقريباً.

كما استمر ثراء مصر ودورها في التجارة العالمية بعد سقوط بغداد، فقد بلغت القاهرة ذروة الثراء في العقد الثالث من القرن الرابع عشر (أبو لغد، ١٩٧١م). ثانيا، الطاعون الذي انتشر من الصين حتى أوروبا في منتصف القرن المفجع بين ١٣٤٨ و ١٣٥١م فأهلك معظم المدن الواقعة على الطريق البحري الكبير للتجارة العالمية، وتسبب في اضطراب سلوكها المعتاد، وغير شروط التبادل التجاري بسبب الخسائر البشرية الكبيرة، وأوجد سيولة في الظروف العالمية سهلت التحولات الجذرية فأفادت بعضهم وألحقت الضرر ببعضهم الآخر (جوتفريد Gotfried ١٩٨٣م؛ مكنيل ١٩٧٦م).

ويمكن ملاحظة ذلك في أوروبا، حيث بدأت إنجلترا، وكانت من قبل في المناطق المتطرفة، تلعب دوراً أهم بعد الطاعون على اعتبار أن نسبة الضحايا فيها كانت أقل منها في القارة، وفي شبه جزيرة إيطاليا، التي عانت أفدح الخسائر بسبب علاقاتها التجارية الوثيقة بالشرق الأوسط. ومع أن إيطاليا في عصر النهضة استعادت عافيتها وحافظت المدن الإيطالية على ثرائها وحيويتها حتى بداية القرن السادس عشر وعلى سيطرتها على تجارة البحر المتوسط إلا أن البحر المتوسط لم يعد الطريق الأساس، ومن أسباب ذلك أن شرقي البحر المتوسط لم يعد البوابة الوحيدة إلى الشرق.

ومن اللافت أن السفن التابعة لدول المدن الإيطالية، هي التي فتحت في نهاية القرن الثالث عشر الطريق التجارية في شمال الأطلسي. وهذا ما أطلق رصاصة الرحمة على النظام العالمي الذي دام عدة قرون من الزمن. وفي نهاية القرن الخامس عشر "اكتشف" البرتغاليون، الذين تتمتع بلادهم بموقع استراتيجي على ذلك المحيط، الطريق البحرية إلى الهند بالإبحار جنوباً على السواحل الإفريقية من المحيط الأطلسي ثم شرقاً للدخول إلى بوابة المحيط الهندي المهم الذي ظل تحت سيطرة الأساطيل العربية والهندية (لكن لفترة قصيرة من الزمن). ولم يكن ذلك "اكتشافاً" بمعنى الكلمة، لأن كتب الملاحة البحرية العربية رسمت خرائط هذه المياه قبل البرتغاليين بمدة طويلة، (تيبتس

Tibbetts، ١٩٨١م)، كما أن الساحل، رغم أنه بترتيب معكوس من الشرق إلى الغرب (!) موصوف بأدق التفاصيل في تلك الخرائط بما لا يدع مجالاً للشك في أن البحارة العرب والفرس هم الذين داروا حول إفريقيا أولاً.

لكن السفن العربية والهندية لم تكن بقوة السفن الحربية البرتغالية التي ظهرت في مياههم في أوائل القرن السادس عشر، ففي نهاية العقد الأول من ذلك القرن احتل البرتغاليون سائر الموانئ الإفريقية على طريقهم، وألحقوا الهزيمة بالأسطول المصري الذي يحرس مداخل البحر الأحمر والخليج العربي، ومضوا إلى إقامة رؤوس جسور على الساحل الغربي من الهند، واستولوا على موقع مالاقا المهم الذي يحرس المضيق المهم الذي لا بد لجميع السفن المتوجهة إلى الصين أن تعبره مثل خرم الإبرة. لاحظوا أن كل هذا حدث قبل أن يتمكن البنادقة من إلحاق الهزيمة بالأتراك العثمانيين في معركة ليبانتو Lepanto (١٥٧١م)، وهي المعركة التي أكدت في رأي برودل سيطرة القوة الأوروبية، وقبل عام ١٥٥٩م، كانت المنعطف التاريخي الذي اختاره ولرشتاين.

أدى عدم البدء بالمراحل التاريخية المبكرة من القصة إلى تفسير عارض ومشوه ومجتزأ لنهضة الغرب. وآمل أن أصحح هذا المفهوم من خلال البدء في مرحلة سابقة من التاريخ قبل حسم النتيجة بوقت طويل. فالفترة بين القرنين الثالث عشر والسادس عشر تمثل المرحلة الانتقالية، كما أن العوامل الجيوسياسية داخل بقية النظام العالمي هي التي أتاحت الفرصة أمام النهضة الأوروبية التي ما كان لها أن تتحقق لولاها، وهذا ما سنبحثه في الفصول اللاحقة.

لكننا قبل أن نمضي في هذه القصة – سنقوم باستطرادين – الأول يبين التناقض بين أوروبا في القرن الثالث عشر وأوروبا في القرن السادس عشر، لكي نبين مدى التحول الكبير الذي شهدته في تلك الفترة حتى وصلت إلى مركز الأحداث. أما

الاستطراد الثاني، فيناقش مسائل تخص المنهجية والمصادر والمشكلات التي لا مفر من مواجهتها عند إعداد كتاب له هذا الهدف الطموح.

نماذج أوروبية من القرنين الثالث عشر والسادس عشر
European Exemplas of The Thirteenth and Sixteenth Centuries

من الطرق المتبعة في شرح التغيير في العلاقات الأوروبية بالشرق بين القرنين الثالث عشر والسادس عشر إظهار التباين في حياة اثنين من المفكرين البارزين وأعمالهما (ونهايتيهما) وهما روجر بيكون Roger Bacon الذي عاش في القرن الثالث عشر وفرنسيس بيكون Francis Bacon الذي عاش في القرن السادس عشر. فالفوارق بين حياتيهما تمثل بوضوح تغيرين جوهريين وهما تبادل المواقع بين الشرق والغرب، وتغير العلاقات بين الكنيسة والدولة في أوروبا.

ولد روجر بيكون حوالي عام ١٢٩٢م. كان فيلسوفاً وعالماً ومصلحاً اجتماعياً إنجليزياً بلغ ذروة إنتاجه الفكري بين عامي ١٢٤٧و ١٢٥٧م حين كان يبحث في فروع جديدة من المعرفة – بما فيها الرياضيات، والبصريات، والفلك، والكيمياء. اهتم روجر بيكون باللغات بصفة خاصة، ودعا إلى دراسة اللغات الشرقية الحية باعتبار أن ذلك وسيلة من وسائل كسب المعرفة من المسلمين في إسبانيا والشرق الأوسط. وكان يأمل في إصلاح التعليم في أوروبا من خلال إدخال المعرفة التي كانت متوافرة في هذه الحضارات "العليا".

ويتحدث سير ريتشارد سذرن Sir Richard Southern (١٩٦٢م، الطبعة الثالثة في عام ١٩٨٠م) عن مراحل ثلاث في الموقف الأوروبي من الشرق الأوسط. أما المرحلة الأولى التي يسميها "عصر الجهل"، فتمتد من عام ٧٠٠م تقريبا حتى عام ١١٠٠م، وكانت تقوم على الأساطير الدينية والاستنتاجات من الكتب المقدسة. وأما المرحلة الثانية فتبدأ مع الحملة الصليبية الأولى عام (١٠٩٩م) وهي التي أدخلت

قصصاً أكثر تفصيلاً عن العالم الإسلامي. وشهد النصف الأول من القرن الثاني عشر، ازدهار الكتابة عن "العرب المسلمين" وعن محمد صلى الله عليه وسلم، وعن الثقافة العالية والخصوم الشجعان الذين واجههم الصليبيون. ويصف سذرن تلك الفترة بأنها "قرن العقل والأمل"، وبحلول منتصف القرن الثاني عشر، كانت المعرفة الواسعة تحل محل الأساطير ولاسيما بعد ترجمة القرآن أخيرا عام ١١٤٣م[١٣] إلى لغة غربية. فمع ظهور تلك الترجمة أتيحت للغرب، وللمرة الأولى، أداة لدراسة الإسلام دراسة جدية (سذرن١٩٨٠م: ص ٣٧).

وفي القرن التالي، راود الأوروبيين الأمل بأن تتحول الشعوب التي طالتها الحملات الصليبية إلى المسيحية، وأن تكتسب الثقافة المسيحية مزيدا من القوة من خلال المعرفة الكامنة في الثقافات الإسلامية أو التي تنتقل من خلالها. لذلك كان لابد من النظر ضمن هذا السياق إلى اهتمام روجر بيكون في "اللغات الشرقية الحية" واعتماد القديس توماس أكوينس Thomas Aquinas (توما الأكويني) (حوالي ١٢٢٥ – ١٢٧٤م) على نقل العرب لأعمال أرسطو عن الأخلاق. وقبيل منتصف القرن الثالث عشر، تمت تدريجياً استعادة أعمال أرسطو عن الفلسفة الطبيعية، وما وراء المادية، والأخلاقية، والسياسية. ولقد تمكن أكوينس، بفضل توفيقه التام بين اللاهوت في المسيحية وفلسفة أرسطو من حل المعضلات حتى عصر الإصلاح في القرن السادس عشر. وبحلول عام ١٢٥٠م، وبالأخص بعد "اكتشاف" أوروبا للمغول، بدأ أمل أوروبا في تحويل العالم إلى المسيحية يتلاشى بعد أن استوعبت أوروبا الحجم الجغرافي وعدد السكان في العالم غير المسيحي. ويقول سذرن في هذا الخصوص (١٩٨٠م: ص ص ٤٢-٤٣):

> إن آثار "احتكاك أوروبا بالمغول" .... في الرؤية لدى العالم المسيحي الغربي كثيرة ومختلفة.... فالمغول وسعوا كثيراً من الأفق الجغرافي، وضاعفوا أضعافاً مضاعفة أعداد السكان في العالم... فقد قدر بطرس المحترم أن المسلمين يمثلون ثلث أو حتى نصف سكان العالم....ولكن بحلول منتصف القرن

الثالث عشر تبين أن هذه الصورة.... كانت مغرقة في التفاؤل. فقد كان هناك عشرة كفار أو مائة كافر مقابل كل مسيحي. ولم يكن أحد يعرف؛ وازدادت التقديرات مع كل زيادة في المعرفة. وبهذا أصبحت الحملة الصليبية إما مستحيلة تماما، أو بحاجة إلى إعادة تقوم جذري لأهدافها وأساليبها، وبقي العالم الغربي منقسما طوال العصور الوسطى بين هذين المعسكرين: إما أن الحملة الصليبية لا مبرر لها — أو الدعوة إلى حملة صليبية أفضل وأشد.

ولقد عاصر روجر بيكون ذروة هذا التحول في المعرفة الغربية بالعالم الخارجي ومواقفها منه.

وفي عام ١٢٥٧م، انضم روجر بيكون، كما جرت العادة آنذاك، إلى رجال الدين المسيحي وانسحب من الحياة الدنيوية في أكسفورد. وكتب إلى البابا كليمنت الرابع Clement IV يرجوه إقامة مشروع كبير — أو موسوعة بالمعرفة الجديدة في العلوم الطبيعية، فأثر الترجمات من العربية في تفكيره لا يمكن إغفاله. ويذكر سذرن في تعليقاته (١٩٨٠م: ص ٥٣) أن التغيير في الفلسفة الغربية:

كان إلى حد كبير نتيجة عمل جماعة صغيرة من المترجمين المتفانين في عملهم في طليطلة في الربع الثالث من القرن الثاني عشر. وقد قام هؤلاء المترجمون بإدخال أعمال الفلاسفة المسلمين مثل الكندي، والفارابي، وابن سينا وغيرهم إلى الغرب، ومكنوا الغرب للمرة الأولى من وضع يده على الفكر العلمي والفلسفي واليوناني ... وقد كان جزء كبير من هذه الأعمال متوافرا في اللاتينية في نهاية القرن الثاني عشر، لكن أفكار هذه الكتابات ومصطلحاتها لم تجد طريقها إلى علم اللاهوت اللاتيني قبل عام ١٢٣٠م تقريباً حين بلغ روجر بيكون سنا أهلته لممارسة عمله الجامعي [وردت هكذا] .... ولو رأى رجال الكهنوت من الجيل السابق اسم ابن سينا يذكر إلى جانب اسم أوغسطين لأصيبوا بالذعر، لكن هذا ما حدث بسرعة مدهشة، كما أن المفكرين المحدثين يكتشفون المزيد من معالم تأثير الكتاب المسلمين في علم اللاهوت في القرن الثالث عشر.

لقد كان روجر بيكون على وعي تام بهذه المؤلفات، كما تؤكد رسائله إلى البابا الحاجة إلى إحلال التعليم والوعظ محل الحروب والحملات الصليبية. ولتحقيق هذه الغاية، كان من الضروري اكتساب معرفة واسعة بلغات من ستوجه إليهم المواعظ

ومعتقداتهم. واستمر بيكون في نشر أفكاره حتى بعد وفاة البابا. فبين عامي ١٢٦٨ و١٢٧٨م، أنجز كمية هائلة من المؤلفات كوفئ عليها من قبل زملائه من رجال الدين بالاستنكار والسجن.

كان الدين عند روجر بيكون في القرن الثالث عشر مثل السياسة عند فرنسيس بيكون في القرن السادس عشر – أي أنه كان شهادة تثبت إحلال الدولة المستبدة في أوروبا محل الأوامر الدينية (انظر أندرسون Anderson ١٩٧٤ أ). أما فرنسيس بيكون، وكان فيلسوفاً وأديباً إنجليزياً ورئيساً لمجلس اللوردات في إنجلترا فترة من الزمن، فولد عام ١٥٦١م وتوفي عام ١٦٢٦م، فحياته إذن شهدت انحسار الإسلام وتربع أوروبا في القرن السادس عشر على عرش النظام العالمي النامي مدة طويلة من الزمن.

كانت علاقة روجر بيكون بالبابا حافلة بتطلعات وطموحات تبين أنها سراب، وهي أشبه بعلاقة فرنسيس بيكون العلمانية بالنظام الملكي. ففي عام ١٥٨٤م أصبح فرنسيس بيكون نائبا في البرلمان ومستشاراً سياسياً للملكة إليزابيث. وفي عام ١٥٩٧م نشر أولى مقالاته مع مؤلفاته الأخرى، لكن علاقاته الحزبية بلورد إسكس Lord Essex الذي حكم عليه بالإعدام عام ١٦٠٠م، أثارت غضب الملكة منه، لكن بيكون استعاد مكانته تدريجيا على أثر اعتلاء الملك جيمس الأول العرش عام ١٦٠٣م، وأهدى كتابه "*تقدم التعلم Advancement of Learning*" إلى الملك الجديد. وكان ذلك منهجا لإعادة تنظيم دراسة العلوم الطبيعية التي أصبحت في ذلك الوقت علوما محلية. وفي عام ١٦١٨م عين فرنسيس بيكون رئيسا لمجلس اللوردات، وفي عام ١٦٢٠م نشر كتابه "*المبادئ الجديدة في البحث العلمي Novum Organon*" وفي عام ١٦٢١م سجن في برج لندن على أثر اتهامه بالرشوة، ومع أن الملك خفض عقوبته فيما بعد، إلا أنه لم يعد إلى البرلمان مطلقا وأمضى السنين الأخيرة من حياته في نشاطات علمية هادئة. لاحظوا أوجه الشبه والخلاف. فأوجه الشبه البارزة هي الالتزام بالعلوم الطبيعية، والطلب من

السلطات دعم خططهما، والعار الذي لحق بكليهما نتيجة ذلك. أما أوجه الخلاف فتسترعي الانتباه من جوانب عدة. فروجر بيكون كانت توجهاته دينية، لكن توجهات فرنسيس بيكون كانت علمانية صرفة. وكان روجر يأمل بإقناع البابا، أما فرنسيس فقدم التماسه إلى الملكة. لكن الاختلاف الأهم كان في مواقف كل منهما من التعلم. ولما كان روجر يرى أن شمس المعرفة تسطع من الشرق فقد اهتم باللغات الشرقية والإسلام. أما فرنسيس فكان يرى أنه لا يمكن اكتساب شيء من الآخرين؛ وافترض أن المعرفة يجب أن تكون جديدة، وأن تكسب محلياً. وليس أدل من هذا على مدى التغيير الذي حدث بين موقعي الشرق والغرب في فترة القرون الثلاثة التي تفصل بين الاثنين.

بعض المشكلات المنهجية في تدوين التاريخ
Some Historiographic Methodological Problems

صحيح أن بإمكاننا استعمال استعارات، مثل الاستعارة "البيكونية"، للدلالة على التغييرات الواسعة، إلا أن من الصعب أن نجعل التفاصيل واضحة وقابلة للمقارنة. فتحقيق ذلك رهن بتقويم مصادر متنوعة من المعلومات، وبناء صورة مركبة صادقة عن النظام العالمي كما كان في أواخر القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر. أما الأحكام فترتبط بالماضي بأنواع متباينة من المعلومات ارتباطاً لا انفصام له، وبالمستقبل بقصة مركبة لا تفسر نفسها بنفسها، بل يجب أن تبني من قطع وبقايا قطع بعضها أصدق من بعض. وتبين أن هذه المشكلة تقف عقبة كأداء في سبيل إنتاج هذا الكتاب أكثر مما تصورت، وكانت هناك عقبتان وقفتا حجر عثرة بشكل خاص.

الأولى هي التباين الكبير بين الثقافات في ذلك الوقت حول المعلومات الجديرة بالتدوين، ومكان حفظها، (والمادة التي تكتب عليها، على اعتبار أن ألواح الصلصال تدوم أكثر من سعف النخيل)، والتفاصيل التي تم إدخالها ومدى دقة تدوينها. ففي دراسة مقارنة مثل هذه، حيث يرغب المرء في الظروف المثالية في الحصول على

معلومات موثوقة ومتجانسة، من المحبط أن نرى وثائق ثمينة في مكان واحد دون أن يكون لها مثيل في مكان آخر، أو، وهذا أسوأ، أن نرى أن كل المعلومات قد اندثرت (كما هي الحال في ماليزيا). وأنا أدعو هذه المشكلة "مشكلة المعلومات".

ثانياً، من الضروري أن نتوخى الحذر في استخدام المعلومات حين نعثر عليها. فبعض المواد الأولية المغرية والمتوافرة لإعادة بناء عالم الماضي هي روايات كتبها أناس عاشوا في ذلك الزمن. أما الفجوة بين هذه الوثائق "والعالم الحقيقي" (المشابه لما هو موجود في بحث يقوم على المسح الشامل) فأنا أدعوها "مشكلة الشهادة". والتحدي المنهجي الكبير الذي يواجهنا، بعد أن نفقد الأمل بأن تلك الشهادة تخبرنا بالحقيقة — هو استخدام شهادة مشوهة وانتقائية لتكون طريقة أخرى "لقراءة" ما كان يجري. وقد دعوت هذه المشكلة "مشكلة المنظور". وتركزت إستراتيجيتي على نقل وجهات النظر، آخذة في اعتباري كيف كان كل مجتمع ينظر إلى ذاته، وحاولت أن أحصل على منظور " أكثر موضوعية " من خلال مقارنة مختلف الآراء المتعلقة بحقيقة واحدة.

مشكلة المعلومات

كل تحليل مقارن يواجه على الفور بمعضلة الحصول على معلومات مقارنة. ولعل أولوية الثقافة تتجلى هنا في أوضح صورها وبشكل يسبب الإحباط. فبعض المجتمعات شغلت نفسها بالأرقام والتعداد وبتسجيل الأحداث والناس والعمليات التجارية. وفي المقابل نجد أن السجلات المكتوبة عند مجتمعات أخرى لا تعكس مثل هذه الاهتمامات، مع أنها عددت بدقة متناهية عناصر يجدها المؤرخون الذين أتوا في مراحل لاحقة لا تستحق الاهتمام؛ أو أن مثل هذه السجلات اختفت كلية تقريباً.

وفي هذه الدراسة، أعياني الحصول على معلومات مقارنة تخص كل مجتمع من المجتمعات التي توطدت بينها العلاقات في القرن الثالث عشر. فمن جهة نرى أن في جنوة والصين التزاما بالتسجيل والتعداد. فهناك آلاف الوثائق الموثقة/ المصدقة رسمياً

التي أبرزها تجار جاوة، لا في بلدهم وحسب، بل في المراكز التجارية في الخارج تقدم إلى الباحث في العمليات التجارية كما هائلاً يستحيل إدخاله بشكل كامل. (هذه الوثائق المتعلقة بالعمليات التجارية مع فلندرة قد جمعتها دوهيرد Doehaerd في مؤلف ضخم من ثلاثة أجزاء، ١٩٤١م وما بعد). أما الصينيون فيبدو أن سجلاتهم المكتوبة لم تقتصر على حفظ أقدم سجلات السكان في العالم، بل ضمت أيضاً وثائق أولية كتبها موظفون؛ وحتى إذا لم تتضمن هذه الوثائق نوع السلع المتبادلة وكميتها، فإنها تصف بالتفصيل العمليات البيروقراطية اللازمة لممارسة التجارة الخارجية.(١٤)

وفي الطرف المقابل كان هناك ثلاثة مشاركين في التجارة في القرن الثالث عشر — وهم المغول في آسيا الوسطى، والإمارات الممتدة على طول مضيق مالاقا، والأقطار الإسلامية في المرتبة الأخيرة. أما المغول فلم يتركوا سوى سجل متواضع يركز بالدرجة الأولى على الحملات العسكرية، وتداول الحكم بين الأسر، والفتوحات. ولم نستطع الحصول على معلومات جوهرية بالنسبة إلى الدراسة الحالية إلا من مصادر ثانوية مثل الرحالة وماركو بولو.

أما بالنسبة إلى الإمارات المنتشرة على طول مضيق مالاقا فإن طبيعة الأرض (وهي غابات استوائية)، وغياب الموانئ الجذابة (الذي أدى إلى الأسواق التجارية المهاجرة بدلاً من مدن مشيدة وعامرة لها سجلات دائمة)، وعوامل أخرى أيضاً، أدت في رأي بول ويتلي Paul Wheatly إلى غياب كل الأدلة الأخرى باستثناء النقوش الحجرية منها.

وأخيراً، وفي العالم الإسلامي، كان من نتائج ميل العلماء للبقاء "فوق" التجارة وحسب أن ظهر تباين بين ما جرى تدوينه للأجيال اللاحقة (وبالدرجة الأولى المسائل الفقهية، والفتاوى، وتواريخ الملوك والأعيان) وما يريد مؤرخ اقتصادي معاصر أن يجده محفوظاً. وفي الاقتباس التالي توضيح لما يبدو أنه رفض لا مبرر له لأهداف هذه الدراسة:

صديقي الغالي ومهجة كبدي: إن ما تطلبه مني صعب وعديم الفائدة. صحيح أنني قضيت كل أيامي في هذا المكان، لكني لم يسبق لي أن عددت البيوت ولا استعلمت عن عدد السكان. أما فيما يخص ما يحمله امرؤ على بغاله وما يخبئه آخر في عنابر سفينته فلا شأن لي به. وفوق هذا وذاك، وفيما يخص تاريخ هذه المدينة، فالله وحده يعلم مدى الاضطراب الذي عانى منه الكفار قبل وصول كلمة الإسلام، ولم يكن لنا مصلحة في البحث في هذا الموضوع. يا روحي، يا حكمي، لا تبحث فيما لا يعنيك[١٥].

مثل هذا الموقف من الأمور الحياتية اليومية يضع عقبة كأداء أمام الباحث المعاصر. ومن حسن الحظ أن سجلات القضايا الدنيوية مثل ما يحمله الناس على بغالهم أو ما يخزنونه في عنابر سفنهم وصلتنا بصورة مفككة، ولو من خلال أنموذج مشوه إلى حد كبير. ففي القاهرة القديمة، وهي منطقة تجمع لليهود المصريين في العصور الوسطى، كان هناك مخزن يرمي فيه اليهود كل الأوراق المكتوبة اعتقاداً منهم أن إتلاف هذه الأوراق قد يؤدي إلى إتلاف اسم الله عن غير قصد. وكانت في ذلك المخزن (الجنيزة) سجلات تتعلق بالتعاملات اليومية أهملتها السجلات الحكومية واحتقرها الكاتب الذي اقتبسنا منه النص السابق. ومن دراسة دؤوب لهذه القصاصات الورقية، تمكن جواتين (انظر الفصل السابع) من إعادة بناء كثير من عناصر حياة اليهود في القاهرة في القرنين الحادي عشر والثاني عشر، وحصل على معلومات حول تجارتهم مع إسبانيا، وشمال إفريقيا، وبلاد الشام، وحتى مع الهند. كما استطاع أن يوسع آراءه بحيث شملت السكان المسلمين، على اعتبار أن ندرة الورق آنذاك دفعت الناس إلى استخدامه مرات ومرات. وهكذا كان يرى على ظهر ورقة فيها بيانات مهر عرس يهودي، فاتورة بيع لأحد المسلمين أو اتفاقية إيجار.

لقد استطاع مفكرو الشرق الأوسط أن يعيدوا بناء الحياة الاقتصادية من خلال وثائق أعدت لأغراض مختلفة تمام الاختلاف. وهكذا نرى أن وثائق خاصة بالوقف، تضع أملاكا في عهدة أسرة أو مؤسسة دينية مثل المدارس أو المساجد، يمكن أن

تستخدم في إعداد لائحة بالأسر الثرية أو مواقع المرافق العامة، كما فعل لابيدوس Lapidus في حلب ودمشق في القرن الرابع عشر (١٩٦٧م). ومن الممكن استخدام السجلات التاريخية وسجلات الوفيات للتعرف على الأسر المهمة التي كانت تمارس تجارة الجملة كما فعل ويت Wiet بالنسبة إلى تجار "الكارم" المصريين (١٩٥٥م)، أو تتبع التفاعل بين علماء الدين وأصولهم وأسفارهم، كما فعل بتري Petry بالنسبة إلى شخصيات القرن الخامس عشر (١٩٨١م). فحتى النقود المعدنية – انتشارها، وتخفيضها، أو قبولها، يمكن أن تقيم الدليل على الرفاهية والانحطاط. زد على ذلك، أن من الممكن استخدام التغييرات الكبيرة في حجم المستوطنات أو عددها كمعايير غير مباشرة لقياس التوسع والتقلص في أعداد السكان (انظر الشكل الخامس عشر في الفصل الحادي عشر).

ومجمل القول، إن نقص المعلومات جعل من الصعب تتبع مستويات العيش في المناطق التي اخترناها للدراسة. وكثيراً ما رأينا كيف كانت الأحكام تحل محل ما يدعوه علماء الاجتماع "المعلومات الصلبة". وفي هذا تهور لا يقل عن قبول الأرقام كما هي، لا لشيء إلا لأنها تبدو "علمية". ومن الحكمة أن نتذكر مقولة سير جوسيا ستامب Josiah Stamp، وكان مختصا في الإحصاء يعمل في قسم ضرائب الدخل في إنجلترا بين ١٨٩٦ و١٩١٩م:

> إن الحكومة حريصة على تكديس الإحصاءات. فهي تجمعها، وتضيف بعضها إلى بعض، وترفعها إلى القوة س ثم تأخذ الجذر التكعيبي وتصنع منها أشكالاً رائعة. لكن عليك ألا تنسى مطلقاً أن كل رقم من هذه الأرقام يأتي قبل كل شيء من مراقب القرية الذي يسجل ما يروق له.

> إنني أعتقد أن من الواجب إطلاق الأحكام الشخصية عند تفسير الأرقام الموجودة في الوثائق بالقدر الضروري ذاته الذي نمارسه في غياب هذه الأرقام. فلا المعلومات ولا الشهادة، كما سنرى لاحقا، مرآة صادقة للعالم.

مشكلتا الشهادة والمنظور

إن قصة الثورة التجارية الأوروبية في القرن الثالث عشر مبينة من خلال الوثائق الأوروبية (وأغلبها إيطالية)، فهي إما وثائق تجارة أو وصايا وعقود *قراض* commenda، أو وثائق سفر. فالمادة الأوروبية الجنوبية صريحة تماماً بشأن العلاقات المباشرة بين تلك المنطقة وبقية مناطق البحر الأبيض المتوسط. أما العلاقات بالعالم الخارجي وبالتحديد بالهند والصين وما بينهما – فيكتنفها الغموض. ومن المعروف أن الوسطاء في موانئ البحر المتوسط والمراكز التجارية لعبوا دوراً في شحن البضائع من الشرق الأقصى (مثل التوابل، والخزف...إلخ). لكن المناطق التي كانوا يتاجرون معها ظلت حتى وقت متأخر مجهولة تماماً. لذلك، لا ينتظر من الوثائق الأوروبية أن تصف الروابط التجارية المهمة بين الوسطاء المسلمين والمراكز المدنية في الهند والصين التي كانوا يتاجرون معها لسببين، الأول هو كونها مناطق مجهولة نسبياً، والثاني أنها لم تكن تحظى بالاهتمام حتى لو كانت معروفة.

وتعد قصة الرحالة ماركو بولو مثالاً واضحاً على ذر الرماد في عيون الأوروبيين بهدف تشويه صورتنا في النظام العالمي في القرن الثالث عشر إلى حد بعيد. وها هي أيلين باور Eileen Power (الطبعة الثانية ١٩٦٣م: ص ٤٣) تعد مشهداً أوروبياً لدور البندقية في النظام العالمي حين انطلق ماركو بولو في رحلته إلى الصين تقريباً:

> كانت الحياة حلوة رائعة بالنسبة إلى أولئك الأمراء التجار في سنة الخير ١٢٦٨م. ففي تلك السنة كان التجار في المخازن الحجرية الضخمة التي تحيط بها مياه القنوات يفحصون أكياس القرنفل ومسحوق جوزة الطيب، وجوز الطيب، والزنجبيل من الهند، وأحجار الشطرنج العاجية من الهند الصينية، والعنبر من مدغشقر، والمسك من التيبت. وفي تلك السنة كان تجار الأحجار الكريمة يحددون أسعار الماس من جولكوندا Golconda، والياقوت واللازورد من بادخشان Badakhshan واللؤلؤ من مصائده في سيلان؛ أما تجار الحرير والموسلين والقماش المقصب فكانوا يكدسون بضائعهم القادمة من بغداد ويزد ومالابار والصين. في تلك السنة، كان الشبان على الريالتو Rialto يحتكون برجال من

كافة أقصاع الأرض، ويستمعون إلى قصص الرحالة من كل حدب وصوب ثم ينتقلون فجرا على صفحات القنوات في قواربهم الجندولية ؛ أما صبايا البندقية بشعرهن الأحمر، اللواتي أحب تيشان رسمهن بعد ذلك بعدة قرون، فكن يتهادين على أدراج قصورهن الرخامية صعوداً وهبوطاً، بملابس صنعت من البروكار الإيراني ويفوح من أيديهن الصغيرة عبق العطور العربية.

كان والد ماركو بولو وعمه قد غادرا البندقية عام ١٢٦٠م ورجعا بعد ذلك بتسع سنين بقصص خيالية عن حياتهما في بلاط كوبلاي خان، زعيم إمبراطورية المغول الشرقية الذي يقيم في الصين Cathay. وكانا قد أرسلا عائدين إلى إيطاليا ومعهما رسالة من الخان إلى البابا. بعد ذلك بسنتين انطلقا مرة أخرى باتجاه الشرق، مصطحبين معهما هذه المرة ماركو الشاب. بعد ذلك بسنوات، وبعد عقود عدة من الإقامة في الشرق، زج الجنويون ماركو في السجن. ولتمضية الوقت أخذ يقص أخبار مغامراته الجغرافية إلى زملائه في السجن فدونوها. وذاع صيت ماركو بولو بوصفه أول من اكتشف الشرق. وكما سنرى لاحقاً، لم يكن ماركو بولو أول من اتصل بالشرق (انظر دي راشفيلتز de Rachewiltz ١٩٧١م، ودوسون Dawson ١٩٨٠م للاطلاع على الرحالة الذين سبقوه) ؛ لكنه كان أول من كتب مذكراته بمحض الصدفة.

لكن أنى يكون لهذا المصدر مثل هذه الأهمية في المعرفة الأوروبية بالشرق؟ القصة متشابكة، وتفاصيلها لا تحكى بحسب تسلسلها الزمني، بل بصيغة الأطلس الجغرافي. وتصف القصة خطوط سيره المختلفة مدينة مدينة، وصحراء صحراء. وما يحكيه لا يعكس ما مر به وحسب، بل ما أراد هو أن يراه. فقراءة النص، لا بصفته وثيقة أصلية تقدم صورة حقيقية، بل بصفته وصفاً لما أثار اهتمامه أو لما ضرب صفحاً عنه، والوثائق التي حصل عليها بمحض الصدفة هي ما يعطي الباحث في التاريخ انطباعا شديد الاختلاف عما يخرج به من الروايات التاريخية بصورة عامة.

خذ على سبيل المثال اهتمام ماركو بولو بأنواع النسيج. فكثيراً ما يذكر أن مدناً في الشرق تمارس التجارة، لكنه مع ذلك لا يذكر بالتفصيل من المصنوعات سوى الأقمشة. فهل يعزى هذا يا ترى إلى أن أسرته كانت تتاجر بالأقمشة وأن البندقية كانت مهتمة باستيرادها بالدرجة الأولى، أم أنه كان يأخذ الصناعات الأخرى كافة على أنها من المسلمات؟ ثانياً، هناك اهتمامه بالتوابل ومناطق زراعتها. وهذا مفهوم أكثر على اعتبار أن التوابل كانت حتى ذلك الحين أهم البضائع المستوردة إلى أوروبا من الشرق الأقصى. لكنه بدا حانقاً بالفعل حين رأى أن بعض التوابل الثمينة والنادرة في أوروبا، متوافرة بكثرة في أماكن أخرى. أما الأحجار الكريمة فتأتي في المرتبة الثالثة من اهتماماته. ومن الموضوعات المتكررة في مناقشته لمسألة الحجارة الكريمة ومنها اللؤلؤ وغيره، أن الحكام في الشرق كانوا باستمرار "يقيدون التجارة" من خلال وضع حدود على الكميات التي يسمح باستخراجها أو تداولها، غالباً من خلال احتكار ملكي. وللذهب نصيب من حكاياته أيضاً. من هنا نتبين أن ماركو بولو لا يصف إلا ما يهم التاجر الأوروبي بشكل مباشر من زراعة الشرق الأقصى وصناعته، واضعاً نصب عينيه "قيمة" هذه البضائع في بلده.

ويقابل اهتمام ماركو بولو ببعض السلع إهماله لسلع أخرى بشكل انتقائي. ويبرز في رواية ماركو بولو عن الموانئ في الصين، والملايو، وإندونيسيا والهند ذِكر تجار أجانب بصفة عارضة (ويصفهم بعبارات متنوعة مثل "عباد محمد" و"المسلمون العرب Saracens" و"الوثنيون")* الذين كانوا يلزمون أحياءهم أو شوارعهم في تلك المدن. ولكن من هم؟ وبماذا يتعاملون؟ وهل يقيمون في الموانئ أم يسافرون ذهاباً وإياباً مع بضائعهم؟ وما هي علاقتهم بالبلد المضيف؟ ومن أي البلدان هم؟ مثل هذه

---

* هذا يدل على مدى جهله بالمسلمين. (المترجم)

التساؤلات لا تحظى باهتمام ماركو بولو. فهو لا يسأل عن هؤلاء التجار؛ ولا يتعامل معهم على الإطلاق، لذلك فإن روايته لا تقدم لنا أية معلومات عن التجارة النشطة التي كانت رائجة بين الشرقين الأدنى والأقصى.

إنني أثير هذه النقطة لأبين أن روايات الأوروبيين، بما فيها رواية ماركو بولو، والتي انتشرت من خلال مؤرخي أوروبا في العصور الوسطى الذين اعتمدوا اعتمادا شبه كلي على الوثائق التي أعدت في الغرب مسؤولة عن التعريف المشوه للقرن الثالث عشر بصفته عصر الثورة التجارية.

من هنا كانت العلاقة الوحيدة بين مشكلة الشهادة ومشكلة المنظور. فالتاريخ يعتريه التشويه حتماً بسبب وجهة نظر المؤرخ، ولأن المصادر المحلية لا تروي ما حدث أو ما كان موجوداً بالفعل، بل تروي ما أراد أحدهم أن يذكره وما عرف أنه "حقيقي" بصرف النظر عما إذا كان ذلك صحيحاً أم لا.

ويمكن إيضاح هذا من خلال مثالين – أحدهما يتعلق بالتقويم، والثاني "بالحقائق الواقعية." أولاً، من الممكن تفحص وجهات نظر "الآخر" حسبما تبدو في المصادر الأولية للعصور الوسطى، ومنها مثلا نظرة الشرق والغرب أحدهما إلى الآخر عبر الحدود التي أقامتها الحروب الصليبية. قارن بين كتاب كري Krey المحقق *الحملة الصليبية الأولى، روايات شهود عيان ومشاركين* *The First Crusade, the Accounts of Eye Witnesses and Participants* (١٩٢١م، طبعة جديدة ١٩٥٨م) بترجمة معلوف التي ظهرت مؤخراً بعنوان *الحروب الصليبية في نظر العرب* *The Crusades through Arab Eyes* (١٩٨٤م)، أو قارن إعجاب ماركو بولو بالشرق بعنوان جانبي كتبه تشاو جو – كوا Chau Ju-Kua وهو موظف في أحد الموانئ الصينية في القرن الثالث عشر في وصف "أراض وشعوب غريبة". ويسمي كتابه وصفا للشعوب البربرية، ويقصد بهم العرب بالدرجة الأولى على اعتبار أنه لم يكن قد قابل أي أوروبي (الترجمة الإنجليزية ١٩١١م). أو اقرأ ما

كتبه المؤرخون الصينيون والمغول مترجما في كتاب برتشنايدر *Bretschneider* *بحوث في العصور الوسطى من مصادر شرق آسيوية* *Medieval* Reasearches from Eastern Asiatic Sources (١٨٧٥-١٨٧٦م) لمعرفة كيف ينظر الشرق إلى العالم.

أما بالنسبة إلى المسلمات فالأمور أوضح، ولو أنها لا تقل تحيزاً. فحين يقول تشاو جو- كوا إن سلعاً معينة كانت تستورد إلى الصين من مناطق محددة، يتضح لنا أن معلوماته خاطئة. فمن الواضح لمراقب خارجي أن التجار الأجانب الذين قابلهم كانوا في أغلب الأحيان يتحاشون ذكر مصادر تموينهم، حتى لا يتخطى الصينيون وسطاءهم ويتعاملوا مع الأماكن التي جاءت منها السلع بشكل مباشر. أما اليوم فمن السهولة بمكان معرفة المصدر، فهذه التوابل والبضائع على تنوعها تباع في أماكن أخرى لا تحرص على إخفاء مصادرها.

ومن الممكن استخدام شح المعلومات في حد ذاته كمؤشر حساس على المنظور العالمي، لاسيما حين يطرح بنية سليمة. فمن الممكن مثلا استخدام المعلومات غير الدقيقة التي يقدمها الجغرافيون العرب أو الرحالة الأوروبيون في العصور الوسطى في رسم خريطة دقيقة نسبياً للعالم كما عرفوه شخصياً أو أخذوه عن معلميهم الذين خاضوا التجارب بأنفسهم. فالقصص الخيالية عن أناس لهم وجوه كتاب (الإدريسي حول جزر الأندمان مثلاً) أو المخلوقات الأسطورية التي تدعى تشن - تشن والمكسوة بالشعر لكنها بلا ركب (والتي قال الأخ وليم الروبركي William of Rubruck إن دماءهم مصدر الصباغ الأحمر المستعمل في الأقمشة الصينية)، توضح أن المناطق الموصوفة تقع وراء تجارب المعاصرين. والشيء ذاته ينطبق على الحكايات الصينية عن غنم الماء الذي يكسوه القطن بدلاً من الصوف، أو حكايات الغرب عن أشجار صينية خاصة أوراقها مغطاة بخيوط الحرير تشير إلى أن كلا الفريقين لم يشاهد فعلاً المادة الخام، على الرغم من أن كليهما على علم بمنتجات الآخر لأنه كان يستوردها.

لذلك فإننا نزمع استعمال مواد تعكس المنظور بوصفها معلومات إضافية – لكن بعد تقويم أهميتها إما لكونها انعكاسا "للعالم" أو انعكاسا لتشوه في منظورها.

مخطط الكتاب

Plan of the Book

ليس ثمة نظام عالمي يمكن وصفه بأنه شامل بمعنى أن جميع الأجزاء تتمفصل بعضها مع بعض بالتساوي، بصرف النظر عما إذا كان دورها مركزياً أو هامشياً. فالعالم، حتى في يومنا هذا، وهو في تكامل أكثر من ذي قبل، مجزأ إلى نظم فرعية أو مناطق فرعية مهمة مثل نظام شمال الأطلسي (أوروبا الغربية والولايات المتحدة وكندا) وحوض المحيط الهادي (اليابان وتايوان، وكوريا، وإندونيسيا، وماليزيا...إلخ)، و"المعسكر الاشتراكي – وهو الصين، ما فتئ يمثل نظاما بحد ذاته، ثم هناك العالم العربي في شمال إفريقيا وغرب آسيا. وربما كان لكل من هذه النظم الفرعية مركز ثقله الخاص الذي يحوي دولة متجانسة يتولى اقتصادها وضع شروط التجارة للدول الدائرة في فلكها. فما دعاه فريدمان Friedman و ولف Wolff "دول المدن" (١٩٨٢م) موجود داخل هذه الأماكن المسيطرة، أو القادرة على الوقوف بمفردها كما هي الحال في هونغ كونغ وسنغافورة. فمثل هذه المدن تسبب نزيفاً في مناطقها الداخلية النائية، فتسحب الفائض لا من المناطق الريفية وحسب، بل من عواصم الدول الدائرة في فلكها أيضاً.

لكن فوق سائر هذه النظم الفرعية الإقليمية نظام عالمي شامل يؤثر في مدن العالم التي تزداد أحجام التعاملات فيما بينها. ومن اللافت أن فريدمان و ولف رسما خريطة مدن العالم اعتماداً على خريطة أساس حصلا عليها من شركة الطيران اليابانية. فالإسقاط القطبي يطمس الانحياز المألوف نحو الشرق أو الغرب الذي نراه في الإسقاط المركاتوري، أما الطرق الجوية فتبين بدقة مدى "مركزية" مدن بعينها من مدن العالم.

أما في القرن الثالث عشر، فقد كانت هناك نظم فرعية أيضاً (محددة باللغة، والدين، والإمبراطورية) تسيطر عليها مدن إمبريالية أو مدن أساس وتغذيها جيوب تجارية ليس لها مناطق إسناد أو تموين رئيسة. ومع أن التفاعل فيما بينها لم يكن بالكثافة التي نراها اليوم، إلا أنه كان كافياً لتحديد معالم النظام الكبير. ولم تكن تلك المدن مرتبطة بعضها ببعض بالخطوط الجوية، بل بالخطوط البحرية، والأنهار والطرق البرية العظيمة التي كان بعضها مطروقاً منذ أقدم العصور. أما الموانئ والواحات فكانت تقوم بدور صالات المطارات اليوم، أي الجمع بين الناس والبضائع من كل فج عميق.

وبالنظر إلى تقنيات النقل البدائية في العصور الغابرة، فإن القليل من مدن العالم على طرفي النظام كانت تمارس التجارة فيما بينها. وكان من الضروري تجزئة الرحلة جغرافيا، حيث كانت المراكز بين المواقع المتطرفة بمثابة مناطق للشروع في العمل ونقاط تبادل للبضائع المرسلة إلى أسواق نائية. كما لم يكن العالم "القرية العالمية" التي نعرفها اليوم، التي تشترك بأهداف المستهلكين والعمل على خط التجميع في اقتسام دولي هائل للعمل. فمن النادر إذن، ولو أنه موجود بالفعل، أن يتم إنتاج سلعة بشكل جزئي في مكان وإنهاؤها أو تجميعها في مكان آخر. لقد كانت النظم الفرعية في القرن الثالث عشر مكتفية ذاتياً أكثر مما هي عليه اليوم، وبالتالي كانت أقل اعتماداً بعضها على بعض في البقاء والاستمرار. ومما يسترعي الانتباه فعلا أن قسطا كبيرا من التجارة استمر دون انقطاع رغم الصعاب والمعوقات التي واجهتها بين مختلف الأماكن النائية.

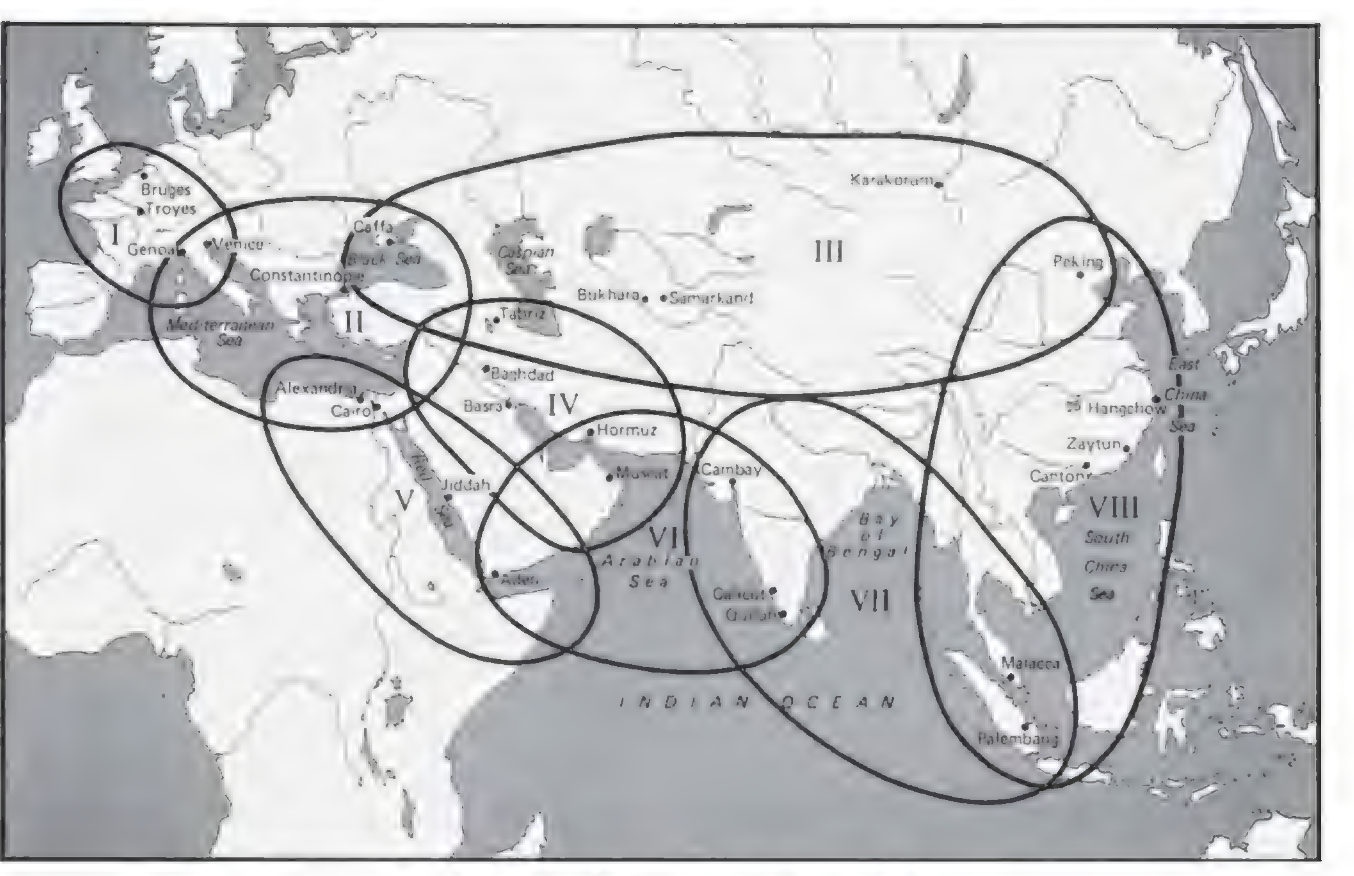
كانت هناك ثمانية نظم فرعية متصلة بعضها ببعض، ويمكن تجميعها في ثلاث دوائر كبرى وهي أوروبا الغربية، والشرق الأوسط، والشرق الأقصى. (انظر الشكل رقم (١) للاطلاع على الأشكال العامة لهذه النظم الفرعية ومواقع المدن التي لعبت أدواراً مهمة فيها). والكتاب مرتب بحسب هذه النظم التي سنتناولها الواحد تلو الآخر. ففي الباب الأول أبدأ بالنظام الفرعي في أوروبا ثم أنتقل شرقاً مع أن هذا الترتيب ليس له مبرر يقوم

على مفاهيم بعينها. لكن بما أني أسعى إلى دحض الادعاء بأن أوروبا متفوقة ذاتياً، فإن من المهم بادئ ذي بدء أن أرسخ المستوى البدائي نسبياً لتطورها في العصور الوسطى.

بحلول منتصف القرن الثالث عشر، شكلت ثلاث عقد أوروبية معا دائرة تبادل تجاري واحدة؛ وهي الوسط الشرقي من فرنسا، حيث كانت تقام أسواق شمبانيا الموسمية في أربع مدن - هي مراكز التجارة والإنتاج في تروي وبروفنس والمراكز التجارية في بار - سير - أوب ولاني (التي سنناقشها في الفصل الثاني)؛ ومنطقة إنتاج المنسوجات في فلندرة، حيث كانت بروج Bruges أهم المراكز المالية والتجارية وجنت Ghent أهم المدن الصناعية (وسنغطيهما في الفصل الثالث)؛ والموانئ التجارية الدولية على الجانبين المتقابلين من شبه جزيرة إيطاليا - جنوة في الغرب والبندقية في الشرق (وسوف نعرض لهما في الفصل الرابع).

ولا بد من الاعتراف بأن هذه العقد الثلاث لم تكن الوحيدة بين شركاء الاقتصاد العالمي الأوروبي النامي، كما يتبين لنا من لائحة التجار الأجانب الذين كانوا يترددون عليها. لكني اخترت هذه المجتمعات لأن كلاً منها كان ملتقى التجار من كل حدب وصوب، ولأن التجارة غير المحلية التي شكلت أساس رفاهيتها كانت متداولة بينها. أما الأجزاء الأخرى من النظام في ذلك الوقت فيمكن اعتبارها بالتأكيد توابع أو تشعبات متصلة بالدائرة المركزية، لكن بخيوط أرفع وأكثر استقامة. ولو تصورنا دائرة التجارة مثل شبكة، لكانت مدن أسواق شمبانيا، ومدن فلندرة، وموانئ إيطاليا هي اللب لكثافة اتصالاتها، وتعدد ارتباطاتها، وسعة امتدادها.

وبسبب هذا الامتداد الواسع، لا جدوى من معالجة النظام الفرعي الأوروبي الأول في معزل عن النظام الفرعي (الثاني) العابر للبحر المتوسط الذي يربط الموانئ الإيطالية بغرب آسيا. فحين نناقش تجارة الشرق الأوسط في الباب الثاني، لن نستطيع أن نترك الإيطاليين وراءنا؛ فقد أسسوا ثلاثة جسور مهمة في الشرق الأوسط.



الشكل رقم (١). الدوائر الثماني للنظام العالمي في القرن الثالث عشر.

كان أحد هذه الجسور على البحر الأسود حيث نشأ نظام فرعي ثالث يربط القسطنطينية بالصين. أما الدائرة البرية، التي تدين شبكتها في القرن الثالث عشر بالكثير إلى توحيد آسيا الوسطى تحت المغول، وإلى فتحهم الصين ذاتها، فسوف نتناولها في الفصل الخامس.

والجسر الثاني يقع على امتداد ساحل فلسطين، حيث جعلت الممالك الصليبية المؤقتة أوروبا على اتصال بنظام فرعي رابع يمتد براً إلى بغداد قبل أن يتفرع إلى فرعين: الأول ينطلق باتجاه الشمال الشرقي ليلتقي مع دائرة القوافل في آسيا الوسطى — والثاني ينطلق جنوباً نحو المحيط الهندي عن طريق الخليج العربي. وتضم دائرة التجارة هذه الموانئ العديدة التي انتشرت على طرفي الخليج (مثل هرمز وصيراف) أو التي تقع على امتداد السواحل الجنوبية للجزيرة العربية (مثل عدن). والفصل السادس يصف هذا النظام الفرعي.

لقد بذل الأوروبيون قصارى جهدهم لإقامة جسر ثالث على ساحل شمال أفريقيا في مصر، لكنهم بعد الهزيمة النكراء التي منيت بها الحملة الصليبية بقيادة سنت لويس عام ١٢٥٠م، اضطروا إلى الاكتفاء بشراكة تجارية كثيرة القيود يتحكم فيها حكام مصر. وهذا لم يمكن الإيطاليين من الوصول إلى النظام الفرعي الخامس إلا بصورة مباشرة، وهو النظام الذي يربط مصر بالمحيط الهندي عبر البحر الأحمر.

والسبب الذي جعلني أهمل إسبانيا، وألمانيا، وروسيا البلطيقية، ودلماتيا وإفريقيا جنوبي الصحراء في الباب الأول، رغم أنها قدمت مصادر مهمة إلى الدائرة، هو ذاته الذي أرغمني على حذف شرق إفريقيا من الباب الثاني. ولاشك في أن المناطق الساحلية لما هو اليوم إثيوبيا، وكينيا، وتنزانيا، وجزيرة مدغشقر كانت تشترك في التجارة مع مصر، وعدن، والبصرة، وهرمز، وحتى كوجارات في شبه القارة الهندية. وكانت الصلات وثيقة بين هذه الأقطار. لكن الامتداد الإفريقي الجغرافي كان محدوداً

نسبياً. فالتجار الأفارقة كانوا تجاراً محليين بالدرجة الأولى، كما أن البضائع الإفريقية كانت بالكاد تصل إلى الصين أو أوروبا. (أما الدليل على أن العكس هو الصحيح، ونعني كسرات الخزف الصيني التي ملأت السواحل الشرقية لإفريقيا، فتبين أنها حصى للتوازن حملتها السفن العربية والكوجاراتية).

أما الباب الثالث من الكتاب فيتناول فعاليات مهمة في الدائرة الآسيوية (وفي سائر النظام العالمي كما سنبين لاحقاً). لكننا، ونحن في معرض بحثنا في تجارة المحيط الهندي، لا نستطيع أن نغفل العرب والفرس فمثلهم مثل الإيطاليين في البحر الأبيض المتوسط. كانت هناك ثلاثة نظم فرعية تتداخل فيما بينها: الدائرة الغربية القصوى التي تربط العالم العربي بغرب الهند (النظام الفرعي السادس الذي سيعرض باقتضاب في الفصلين السادس والسابع ثم يناقش بالتفصيل في الفصل الثامن)؛ والدائرة الوسطى التي تربط جنوب شرق الهند بالمنطقة المحيطة بمضيق مالاقا (النظام الفرعي السابع، الذي يغطيه الفصل الثامن ثم الفصل التاسع بشكل أوفى)؛ والدائرة الشرقية القصوى بين المضائق والصين (النظام الفرعي الثامن، الموصوف في الفصل التاسع).

لكن التجار الصينيين كانوا في سري فيجايا (عند المضيق)، كما كان التجار المسلمون — العرب والفرس، والهنود — فيما يمكن أن يسمى "موانئ المعاهدة الصينية" (وهي أنموذج قديم لما أتى لاحقاً). أما التجار الصينيون الذين ربطوا بحر الصين جنوباً (النظام الفرعي الثامن) بمناطق الإمداد الداخلية في السهول الآسيوية في الشمال والغرب فيشكلون موضوع الفصل العاشر من الكتاب، وهم الذين أكملوا الدائرة بالنظام الفرعي الثالث الذي كان يسير عائداً عبر روسيا (سمرقند) وبلاد فارس، وآسيا الصغرى قبل أن يلتقي مجددا بالتخوم التابعة إلى جنوة على شواطئ البحر الأسود.

صحيح أن هذا النظام، كما هو واضح، لم يكن نظاماً عالمياً يشمل العالم كله (فمنطقة البلطيق كانت في بداية عهدها به، والساحل الشرقي من إفريقيا لا يشكل

سوى جزء منه، والعالم الجديد لا يزال معزولاً، واليابان في أقاصي الأرض وجزر المحيط الهادي بما فيها أستراليا منفصلة عنه) لكنه كان يغطي جزءاً مهماً من الكتلة القارية في أوروبا وآسيا، ويضم معظم سكان العالم آنذاك على اعتبار أن المناطق المتطرفة كانت قليلة السكان.

ويبحث هذا الكتاب من خلال دراسة عدد من الحالات دراسة تجريبية في العمليات التي أدت إلى إقامة الاتصالات الدولية وتوسيعها وتدعيمها إبان القرن الثالث عشر، كما يصف أدوار الأطراف المشاركة في المبادلات التجارية — سواء أكانت أدواراً تعبر عن التعاون أو الصراع أو التعايش. فقد كان كل طرف يستفيد من النظام دون أن يلحق الأذى بالأطراف الأخرى. وحين بلغ النظام ذروته في العقود الأولى من القرن الرابع عشر، لم تكن هناك قوة بعينها يمكن أن توصف بالمهيمنة، لأن استمراره يحتاج إلى مشاركة الجميع.

لكن النظام، رغم كل هذه البدايات الواعدة، تفرق في العقود الوسطى من القرن الرابع عشر، وعانت كثير من أجزائه من انحدار متزامن. وبحلول نهاية ذلك القرن، تقلص ما كان سابقاً حركة دائرية تكثر فيها الطرق البديلة إلى مجموعة صغيرة من نقاط الاتصال، كما ظهر العديد من الثغرات. فالمصاعب الاقتصادية التي طالت جميع أرجاء العالم خلال النصف الثاني من القرن كانت إيذاناً بتفكيك النظام، وكان معظمه قد تلاشى بالفعل مع دخول البرتغال لاعباً جديداً إلى المحيط الهندي في بداية القرن السادس عشر لتبدأ المرحلة التالية من التكامل العالمي.

ومن الأسئلة الرئيسة التي يحاول هذا الكتاب الإجابة عنها: لماذا لم يكتشف أحد نظام القرن الثالث عشر؟ والإجابة عن هذا السؤال ليست سهلة، وليس ثمة تفسيرات أحادية السبب، وليس ثمة عامل طاغ بعينه، مثل يد القدر، يمكن أن يفسر لنا انهيار هذه الشبكة المعقدة من العلاقات بين مختلف الأنظمة الفرعية أو تحولها إلى ميزان

جديد مع توجه الهيمنة العالمية نحو الغرب. لكن التأثيرات المتراكمة لتحولات متواضعة داخل النظم الفرعية أو فيما بينها أسهمت دون شك في إيجاد وزن جديد للكل، فإذا أخلت نقطة الارتكاز بالتوازن، فلأن كثيرا من النظم الفرعية كانت تنتقل في آن واحد وتتراكم في الاتجاه ذاته.[١٦]

الهوامش
Notes

١- تحديداً الجدل غير المجدي بين التعريف الويبري Weberian definition (الأصل ١٩٠٤ -١٩٠٥م) للرأسمالية الحديثة بموقفه "النفسي" الحاضر والحجة المحرفة الملتوية التي ينبغي على ويبر تقديمها في تمييزه بين الرأسمالية الحديثة التي ولدتها الأخلاق البروتستانتية والنمط القديم المتفق عليه سابقاً والرأسماليين الآخرين) وتعريف توني Tawney (١٩٢٦م) للرأسمالية العالمية المبني على وجود مؤسسات "حديثة" مثل الائتمان وحفظ الدفاتر المنطقي. وحتى ويبر (١٩٨١م – طبعة جديدة) لم يوافق كلية على تمييزه هو لأن التمييز في كتابه *التاريخ الاقتصادي العام General Economic History* قائم بوضوح على معايير ثقافية ومؤسساتية. وهناك عنصران على الأقل ليسا بالضرورة ناتجين يمكن أن يستعملا في تعريف الرأسمالية: وجود "الملكية الخاصة للممتلكات، وإجراء العلاقات الاجتماعية من خلال السوق"، وجود طبقات (بمعنى مجموعات متميزة أو عناصر معرفة من خلال علاقاتها بوسائل الإنتاج." فالرأسمالية بالمعنى الأول يمكن أن توجد في روما الكلاسيكية (رنسيمان Runciman، ١٩٨٣م: ص ١٥٧) وفي معظم أجزاء عالم القرن الثالث عشر. أما بالمعنى الثاني فالرأسمالية لا تأتي إلا لُماما وفي مرحلة لاحقة. ويقول ولرشتاين (١٩٨٣م)، وماركس فيما بعد والمؤرخ الماركسي موريس دوب Maurice Dobb (١٩٤٧م، طبعة ١٩٨٤م) إن الشكل الثاني وحده هو الرأسمالية الحقيقية".

٢- الجزء الأول (١٩٧٤م) يتتبع ولرشتاين المرحلة الأولى فقط من "النظام العالمي الحديث" حوالي (١٤٥٠م – ١٦٤٠+) التي يرى أنها "مازالت نظام "أكبر من أي وحدة سياسية معرفة من الناحية القانونية." (ولرشتاين ١٩٧٤م: ص ١٥) وهو ما يميزها فقط عن الدولة – الأمة أو الإمبرطورية المركزية. وكما سنبين فيما بعد، فإن اقتصاد النظام العالمي في القرن الثالث عشر، لم يكن أقل حدة (باستثناء العالم الجديد" بالطبع) وكان يحتوي على المزيج ذاته تقريباً من العمل الحر، وشبه الحر، والعبيد كما كانت هي في الحال في القرن السادس عشر. لكنها كانت مرتبة بحسب مبادئ شديدة الاختلاف. فعبارة "النظام العالمي" كما هي مستعملة اليوم، ولسوء الحظ، قد دمجت بتركيب هرمي أو تنظيم معين تطوراً بدءاً من القرن السادس عشر. وهذا ما يجعل الجدل حول النظم العالمية عقيمة. ومن المهم أن نتذكر أن النظام ما هو إلا "كل يتألف من أجزاء مرتبة بحسب مخطط معين" (قاموس أكسفورد). أما المخطط ذاته فغير معرف. وسوف نبحث في نظام مختلف تماما في هذا الكتاب، وهو نظام لم يخضع لمهيمن بعينه.

٣- على سبيل المثال، هنري لوران Henri Laurent (١٩٣٥م: ص ٢٠٦) وهو من المختصين في صناعة النسيج في فلندرة في العصور الوسطى، واضح جداً في قوله إن الاقتصاد المدني للنسيج في العصور الوسطى "استفاد كثيرا من اعتباره مشاركاً في اقتصاد العالم بفضل قوة التوسع التي حملت شهرته إلى حدود العالم المعروف آنذاك.

٤- انظر مثلا بروج في القرن الثالث عشر أو الدول - المدن الإيطالية التي أنتجت أو المصرفيين في أوروبا.

٥- جدعون سيوبرغ Gideon Sjoberg (١٩٦٠م) يتبنى هذا الموقف، لكن هذا التمييز يهمل الفترة قبل "البخار" بشكل كامل، وهي الفترة التي تم خلالها تسخير طاقة المياه.

٦- انظر بالأخص مناقشة برودل في الفصل الأول من *منظور العالم The Perspective of the World*، الجزء الثالث من الحضارة والرأسمالية Civilization & Capitalism (١٩٨٤م).

٧- يلفت برودل انتباهنا إلى أن ماركس لا يقطع برأي حول هذه المسألة. وردا على ولرشتاين، كتب برودل يقول: "أليست المشكلة [أي مشكلة تأريخ بداية الاقتصاد العالمي الرأسمالي] التي تحيره [ولرشتاين] هي في نهاية الأمر المشكلة ذاتها التي أثارها ماركس؟ ودعوني أقتبس مرة أخرى المجلة الشهيرة، إن تاريخ حياة رأس المال يبدأ في القرن السادس عشر: فبالنسبة إلى ولرشتاين فإن الاقتصاد العالمي الأوروبي هو منبت الرأسمالية.... لذلك أراني متفقاً مع ماركس الذي كتب (مع أنه تراجع فيما بعد عما كتبه) أن الرأسمالية الأوروبية – وهو بالفعل يقول الإنتاج الرأسمالي – بدأت في إيطاليا في القرن الثالث عشر. فهذا الجدل لا يمت إلى الأكاديمية بصلة (برودل١٩٨٤م: ص ٥٧).

٨- جيرمن تيليون Germaine Tillion (١٩٨٣م: ص ٢٠) أثار النقطة ذاتها ولكن بطريقة علمية أكثر من كل سيدني باكارد Sydney Packard (١٩٦٢م) وبعده المفكر الهولندي فان لور J. C. van Leur الذي قدم الفكرة بطريقة أشد إقناعاً. انظر مجموعة الترجمات لباكورة أعمال فان لور (١٩٥٥م) ولاسيما الفصل الأول حيث يشدد على أن التاريخ الأوروبي المتمركز حول أوروبا يشوه التواريخ الأخرى. أما تشارلز تيلي Charles Tilly فيثير نقطة مشابهة في كتابه *علم الاجتماع يقابل التاريخ Sociology Meets History* (١٩٨١م).

٩- يمكن الدفاع عن قراري بالتركيز على المدن بوصفها نقاط عقدية في نظام أوسع على أساس أنها كانت الوحدات الوحيدة المتقاربة في نظام يشمل كل شيء من الدول المدن إلى الاتحادات الهشة والإمبراطوريات الضخمة. لكن لهذا القرار ثمنه. ففي

هذا الإطار، كان من الأسهل التعامل مع الدول - المدن ذاتها - وكانت موجودة في أوروبا ومنطقة الخليج العربي بالدرجة الأولى وفي مضيق مالاقا. لكن الإطار لم تثبت جدواه في التعامل مع المناطق الإمبراطورية الشاسعة. وعلى الرغم من أنني أقحم مناقشة بعض المراكز الكبرى في هذه الإمبراطوريات، لأعطي أولاً صبغة الحياة المدنية وأبين كيف تنعكس تقلبات الإمبراطوريات على نهضة أماكن محددة وانحدارها، لكن عرضي لمصر وسورية تحت حكم المماليك، وللاتحادات المغولية في آسيا الوسطى وبالأخص للصين، يتجاوز الإطار المدني بحكم الضرورة. وإنني لأجد الحيرة أمرا محتما حين نأخذ في اعتبارنا تنوع المشاركين في نظام مشترك. ولو أخذت "الإمبراطورية" وحدة للتحليل، لواجهت مزيدا من المشكلات في تحديد مواقع الدول – المدن في ذلك الإطار.

١٠- هذه العبارة مفضلة عند المفكرين الأمريكيين، على اعتبار أنها عنوان كتاب مكنيل الشهير الأول (١٩٦٣م) وعنوان مقال حديث من تأليف شيرو Chirot (١٩٨٥م). وعلى غرار ماكس ويبر، يقول الأخير إن سمات الغرب الفريدة كانت مسؤولة إلى حد كبير عن "نهضته". لكنه يقول هذا بناء على مصادر غربية ثانوية، دون النظر إلى المشكلة المنهجية في كتابة التاريخ التي أشرنا إليها. وهذا ما يعاني منه جونز Jones (١٩٨١م) أيضاً. ومن ناحية أخرى، يعترف مكنيل بقوى المسلمين والمغول ومناطق الشرق الأقصى التي كانت تشكل في القرن الثالث عشر (انظر بالأخص مكنيل، ١٩٥٣م: ص ص ٤٧٩، ٤٨٥، ٥٢٥ – ٥٢٦)، وهو مدرك للعوامل الخارجية الكثيرة التي أضعفتها أخيراً. ومن الاستثناءات الأخرى للتمركز الأوروبي الإثني كتاب فيليب كيرتن Philip Curtin *التجارة عبر الثقافات في تاريخ العالم* *Cross-Cultural Trade in World History* (١٩٨٤م)، وكتاب إريك ولف Eric Wolf *أوروبا والشعب بلا تاريخ* *Europe and the People without History* (١٩٨٢م). وهذا الأخير يتبع منهجا مقدماته شبيهة بمقدماتي. فولف يعترف بجرأة بأن التاريخ المكتوب من وجهة

نظر أوروبية يترك معظم شعوب العالم "بدون تاريخ"، مثل "المعاصرين البدائيين" عند عالم الأنثروبولوجيا،" وأن المنجزات الشرقية في بناء الإمبراطورية والتجارة النائية "شكلت عالماً سرعان ما اعترفت به أوروبا لتلبي احتياجاتها الخاصة". (مقتبس من ولف ١٩٨٢م: ص ٢٥). وهذا ما بعث نفحة منعشة في أدبيات متمركزة حول ذاتها.

١١- هناك كم كبير من الأدبيات يبين أن أدوات الائتمان التي استعملها الإيطاليون كانت مستعارة في الحقيقة من الشرق. انظر مثلا مجموعة الوثائق في كتاب لوبيز وريموند *"التجارة في عالم البحر المتوسط في العصور الوسطى Medieval Trade in the Mediterranean World"* (١٩٦٧م) وكتاب يودوفيتش Yodovitch (١٩٦٧م، ١٩٧٠أ) وكتاب رودنسون Rodinson (الترجمة الإنجليزية، ١٩٧٤م).

١٢- من هنا نرى الشكاوى الدائمة من أعمال القرصنة في أعالي البحار – حيث كان القراصنة مواطنين في مدينة أو دولة منافسة كانوا يعتبرون نشاطاتهم شكلاً من أشكال الحرب.

١٣- انظر سذرن (١٩٨٠م: ص ٣٧) الذي يشير بدوره إلى ما يصفه "دراسة العصر" التي أعدتها الآنسة م. ت. د الفيرني M. T. Alverny *ترجمتان باللاتينية للقرآن في العصور الوسطى Deux tradictions latines du Coran au Moyen Age. أرشيف التاريخ الأدبي والعقائدي في العصور الوسطى – القرن السادس عشر Archives d"Histoirs Doctrinale et Litteraire du Moyen Age XVI*، ١٩٤٨م، ص ص ٦٩ – ١٣١. كما يشير إلى مراجعة جيمس كريتسك James Kritzeck ترجمة روبرت كيتون Robert Ketton للقرآن، *الإسلامية الفصلية Islamic Quarterly* ج ٢، ١٩٥٥م، ص ص ٣٠٩ – ٣١٢.

١٤- تشو – فان – تشي تأليف تشاو جو - كاو (الترجمة الإنجليزية ١٩١١م)؛ وبوشو – كنج (انظر كوابارا Kwabara ١٩٨٢ و ١٩٣٥م).

١٥- نشرت في كتاب أوستن هـ. ليارد Austin Layard مكتشفات بين أطلال نينوى وبابل Discoveries among the Ruins of Nineveh and Babylon (لندن ١٨٥٣م : ص ٦٦٣) مقتبس في جاك بارزون وهنري جراف Jaques Barzun and Henry Graff (١٩٧٥م: ص ٣).

١٦- هناك أوجه شبه مدهشة مع علم "الفوضى" الجديد. انظر كتاب جيمس جلايك James Gleik *الفوضى: تأسيس علم جديد Chaos: Making a New Science* (١٩٨٧م).

الباب الأول

النظام الفرعي الأوروبي

THE EUROPEAN SUBSYSTEM

النشوء من الإمبراطوريات القديمة
EMERGENCE FROM OLD EMPIRES

في القرن الثاني للميلاد كانت الإمبراطورية الرومانية تغطي مساحة شاسعة ضمت سائر الأقاليم المطلة على البحر الأبيض المتوسط، كما امتدت الإمبراطورية حتى شملت إنجلترا وأوروبا الغربية عدا ألمانيا شمالاً، واليونان والأناضول والهلال الخصيب شرقاً، وسواحل شمال إفريقيا جنوباً. كانت أجزاء روما الجنوبية والشرقية تتصل براً وبحراً بأجزاء كبيرة من بقية العالم القديم حتى الهند والصين. وفي ذلك العصر، ظهرت بواكير النظام العالمي الجديد، لكنه لم يدم طويلاً بعد سقوط روما.

ومن المهم أن نلحظ هنا أن المقصود بسقوط روما هو سلسلة أحداث معقدة دامت قرونا عدة تفاقمت خلالها الفوضى على أطراف الإمبراطورية قبل انتقالها إلى الداخل. زد على ذلك، أن "السقوط" لم يؤثر بالتساوي في جميع أرجاء الإمبراطورية السابقة. ففي شمال غرب أوروبا، كانت آثاره أشد بكثير من آثاره في امتداد سواحل البحر الأبيض المتوسط أو حوضه الشرقي. فمصطلح "عصور الظلام" إذن لا ينطبق إلا على الجزء الشمالي الغربي من أوروبا.

في تلك المنطقة، تمكنت القبائل الجرمانية التي كانت تحتل شمال إيطاليا وشرقها في نهاية الأمر من اقتحام الحدود الرومانية مستفيدة من الضعف الداخلي بعد أن كانت تلك القبائل في الماضي ترد على أعقابها عند الحدود، وتشكل مصدراً خصباً للعبيد

الذين يقعون في الأسر ويُجرّون للعمل في المزارع داخل الإمبراطورية. وحدثت موجات الغزو الأولى في القرن الثالث، لكنها لم تترك آثارا مستديمة، لكن صد الموجات المتلاحقة فيما بعد كان من الصعوبة بمكان. فخلال القرن الخامس، نجحت سلسلة من أعمال الغزو في نهاية ذلك القرن بتقويض أركان الحكم الروماني الموحد وبتفكيك الجزء الغربي من الإمبراطورية بين الغاليين والفندال، والقوط Visigoths ومن بعدهم اللومبارديين.

وفي القارة الأوروبية "أدى توالي أعمال الغزو هذه إلى انحسار مستوى التقدم والأداء في الدول التي قامت بعد ذلك" (أندرسون، ١٩٧٤م ب، طبعة عام ١٩٧٨م: ص ص ١٢٥ - ١٢٦) بعد أن انصهرت التقاليد الرومانية والجرمانية الخاصة بالقانون والأحوال المدنية في بوتقة غير متجانسة قوامها محاولات لامركزية شتى لتنظيم الاقتصاد في غياب إمبراطورية أو تجارة. وفي القرن الثامن حاول شارلمان Charlemagne إعادة تنظيم هذا النظام الفوضوي تحت سيطرته، باتخاذه لقب إمبراطور الغرب في عام ٨٠٠م واستغلاله الكنيسة بصفتها المؤسسة الوحيدة التي احتفظت ببعض الوحدة، بهدف إضفاء الشرعية على ادعاءاته. في ذلك الوقت بدأت أوروبا الغربية تخرج من التشرذم والانعزال الذي انحدرت إليه بعد انهيار الإمبراطورية الرومانية.

لكن النهوض كان رغم ذلك بطيئاً. فبعد وفاة شارلمان انقسمت الإمبراطورية الهشة مرة أخرى، وتعرضت لهجمات المجر والفايكنغ. ولما أشرف القرن التاسع على نهايته كان نظام دفاعي قائم على شكل أولي من أشكال الإقطاع القائم على المزج بين الأسلاف الرومان والجرمانيين قد نشأ في غرب أوروبا.[1] بعد ذلك بقرن من الزمن كان النظام الاجتماعي المعروف بالنظام الإقطاعي قد تأسس، وبالأخص في فرنسا وبلاد الأراضي المنخفضة (هولندا). وفي تلك الآونة، وبحسب ما ذكره بيري أندرسون Perry Anderson (١٩٧٤ ب، طبعة ١٩٧٨م: ص ١٤٢؛ وانظر أيضاً بيرين Pirenne، ١٩٢٥م: ص ص ٥٠ - ٥١)، فإن الريف الفرنسي على وجه الخصوص، أصبح يعج بالقلاع والحصون الخاصة، التي شيدها سادة الفلاحين بدون أي رخصة إمبراطورية، للصمود في وجه الهجمات البربرية وتدعيم سلطتهم المحلية.

أما القلاع الجديدة فكانت حصنا وسجنا للفلاحين. وأما طبقة الفلاحين، التي كانت تنحدر في مهاوي الخنوع في السنوات الأخيرة من حكم شارلمان، فقد سقطت الآن في قيود العبودية العامة.... وبذلك توطدت أركان الإقطاع في طول أوروبا وعرضها على مدى القرنين التاليين.

توطدت دعائم الإقطاعية بعيداً عن السواحل، ونمت مراكز تجارية صغيرة أو انتعشت من جديد حول قلاع أسياد الحرب أو ضمن حدود الأديرة المحمية حيث استطاع التجار ممارسة أعمالهم بعد حصولهم على مزايا خاصة وعلى حماية النبلاء المحليين لقاء خدماتهم التجارية. وكانت بعض هذه المستوطنات، وبالأخص على الطرق البرية أو النهرية المهمة، مواقع لإقامة الأسواق الموسمية أو مراكز للتبادل التجاري الدولي المصغر الذي وصل إلى المناطق الداخلية.

ومع انتهاء القرن العاشر، كان الفايكنغ قد عادوا من حيث أتوا أو اندمجوا بالسكان المحليين (كما حدث في إنجلترا). وبذلك توسعت المدن خارج الأسوار التي كانت حبيسة فيها بسبب الرعب حتى ذلك الحين. وفي القرن الحادي عشر، كانت أوروبا الغربية تزداد اندماجا وقدرة على إنتاج فائض أكبر للتبادل مع أنها ظلت مقسمة إلى أقاليم تتمتع بالاكتفاء الذاتي تقريباً. كما ازداد عدد المدن، حتى إن بعضها بني بالقرب من الساحل. وفي القرنين التاليين، شهدت القارة انفجاراً سكانياً وعمرانياً (للاطلاع على التفاصيل انظر هوهنبرغ و ليز Hohenberg and Lees ، ١٩٨٥م).

لكن هذا الانفجار العمراني والسكاني الداخلي لم يحدث بمعزل عن الانفجار الخارجي الذي حطم وإلى الأبد العزلة التي فرضها سقوط روما على القارة. فحين أشرف القرن الحادي عشر على نهايته شن حكام شمال غرب أوروبا أولى حملاتهم الصليبية على "الأراضي المقدسة" التي يحكمها المسلمون، فساروا بجيوشهم برا نحو القسطنطينية ثم انعطفوا جنوباً نحو فلسطين. ولا شيء يعبر عن الانقسام الذي كان في القارة بين شمال أوروبا وساحل المتوسط أكثر من تجنب الطريق البحري إلى بلاد الشام بالإبحار في البحر الأبيض المتوسط. وليس أدل على العلاقة المتغيرة بين هاتين المنطقتين الأوروبيتين من أن الشمال نقل جنوده في سفن إيطالية في سائر الحملات الصليبية التي تلت.

في هذا الجزء من الكتاب، نتتبع نشوء النظام الأوروبي الذي تطور من التحام شمال غرب أوروبا في العصور التالية لعصور الظلام مع جنوب أوروبا المزدهر الذي لم يخض عملية الانفصال ذاتها مع العالم ثم العودة إلى التواصل معه. فإذا كانت الأنوار قد انطفأت في شمال غرب أوروبا خلال عصور الظلام، فإنها بقيت تشع في إيطاليا، ولو أنها كانت تتذبذب حيناً، وتخبو حيناً آخر.

حين احتل اللومبارديون شبه الجزيرة الإيطالية في القرن السادس لجأ بعض سكان الساحل الشمال الشرقي إلى منطقة الأهوار في البحر وأسسوا مدينة البندقية. وقد حافظ هؤلاء البحارة – ولم يكن لديهم خيار آخر – على علاقاتهم بالجزء الشرقي المتبقي من الإمبراطورية الرومانية، وهي دولة بيزنطة المسيحية التي سيطرت من عاصمتها القسطنطينية على مساحة صغيرة من الأرض. وهكذا كانت البندقية همزة وصل مهمة عبر البحر الأبيض المتوسط، حيث حافظت على الاتصالات والمعرفة رغم الضعف الذي أصاب العلاقات المكثفة بين الأقاليم المطلة على ذلك البحر.

وفي القرن السابع، انضم الجزء الأكبر من الإقليم الشرقي خارج آسيا الصغرى إلى الإمبراطورية الإسلامية، فقد انتشر الإسلام في شمال إفريقيا حتى وصل إلى المغرب خلال القرن الأول من انتشاره ثم عبر مضيق جبل طارق إلى جنوب إسبانيا. أما في الشرق، فقد انتشرت الأمة الإسلامية في بلاد فارس وأفغانستان حتى وصلت إلى شمال الهند وغرب الصين، وأنشأت اقتصاداً عالمياً كان بمثابة نواة لنظام كبير بعد انضمام أوروبا إليه. وكان البنادقة وأهل جنوة والدول – المدن الإيطالية الأخرى، صلة وصل بين شمال غرب أوروبا ونظام الشرق الأوسط.

لكن أكثر ما يزعج في انتشار الإسلام بالنسبة إلى العالم المسيحي هو اعتناق سكان الهلال الخصيب للإسلام – وهذا معناه انتقال السيطرة على الأراضي المقدسة إلى "الكفار العرب المسلمين".* صحيح أن بيزنطة أجبرت على الانسحاب من هذه المناطق،

* هذا الوصف يعبر عن شعور الصليبيين تجاه المسلمين وحقدهم الدفين آنذاك. (المترجم)

لكن الأمل كان في العودة، وهو الأمل الذي تبنى الصليبيون العمل على تحقيقه. فما إن استعاد الاقتصاد الأوروبي عافيته بدرجة كافية في القرن الحادي عشر حتى أصبح بإمكانه أن يعبئ بعض القدرات الحربية للإقطاعية العسكرية "لاستعادة فلسطين".

بين مطلع القرن الثاني عشر ونهاية القرن الثالث عشر – الذي تميز باستعادة فلسطين من الممالك الصليبية، وهو ما يصفه المؤرخون الأوروبيون بسقوط عكا ١٢٩١م – شهدت أوروبا الغربية والبلدان الواقعة على السواحل الجنوبية والشرقية من البحر الأبيض المتوسط اتصالات مكثفة شاب العنف معظمها. وتتالت الحملات الصليبية واحدة تلو أخرى، لتدعم التحالف التنافسي بين أوروبا الشمالية من خلال الوسطاء الإيطاليين، بحلقات التجارة التي كانت موجودة من قبل بين الشرق الأوسط والهند والصين.

وهكذا نرى أن الحملات الصليبية، رغم فشلها في النهاية، تمخضت عن نتائج مهمة، لأنها كانت الآلية التي أعادت اندماج شمال غرب أوروبا بالنظام العالمي الذي ابتعدت عنه بعد سقوط روما. فلا عجب إذن أن كان القرن الثالث عشر عصر ازدهارا بالنسبة إلى القارة فآفاقها لم تكن وحدها التي توسعت إذ شمل التوسع مواردها أيضاً.

لقد استفادت أوروبا كثيراً من "ألوان التقدم" الجديدة التي اكتسبتها من علاقاتها بالشرق. فالتوابل، والحرائر، والأقمشة المقصبة، والسكاكين الدمشقية، والأواني الخزفية، والبضائع الفاخرة التي لم يكن يحلم بها الأوروبيون كانت الجائزة التي ظفر بها الصليبيون. فربما اندفع الصليبيون بادئ الأمر بالرغبة في الاستحواذ على النفوس، لكنهم كانوا يستمدون قوتهم جزئياً من الاستيلاء على الغنائم. ولما فشل الغزو، أصبح الشراء ضرورياً. ولم يكن لدى أوروبا شيء تعرضه للتبادل التجاري، اللهم إلا العبيد والمعادن الثمينة (وبالأخص الفضة) والخشب والفراء (حيث كان الخشب نادراً في أراض معظمها صحارى مترامية الأطراف، والفراء غير موجود، وهو على أية حال غير مرغوب في بلاد حارة). لكن الحاجة إلى سلع تباع في أسواق الشرق حفزت الإنتاج في أوروبا، ولاسيما الأقمشة الصوفية الناعمة من صوف الغنم الذي يرعى في سهولها وهضابها.

ومن المؤكد أن النهضة الزراعية، والمعدنية، وأخيراً الصناعية التي شهدها شمال غرب أوروبا في القرنين الثاني عشر والثالث عشر تعزى جزئياً إلى توسع آفاقها، وإلى ازدياد فرص التجارة التي وفرتها الحملات الصليبية. وكانت تلك فترة العمران في طول القارة وعرضها، سواء في فلندرة وفرنسا – وكانتا على اتصال بالحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط عبر مرسيليا، وإيج مورت، ومونبلييه، وبالأخص مينائها الرئيس جنوة – أو في القسم الأوسط بوساطة نهر الراين الذي كان صلة الوصل بين بحر الشمال والبندقية – وهي المنفذ الرئيس لأوروبا على البحر الأبيض المتوسط (جانشوف، ١٩٤٣م). ومع أن هذه التجارة كانت تتم أصلا في أسواق موسمية في البداية ثم أقيمت باستمرار في مدن معدة لاستقبال التجار من شتى الجهات، إلا أن التصنيع المتزايد الذي نتج عن الزيادة الكبيرة في عدد السكان، وارتفاع الطلب على التجارة الشرقية، أدى إلى نمو مراكز التجارة الحقيقية التي لها منافذ بحرية، وأصدق مثل على هذا مدينة بروج.

لقد استمرت العلاقات مع الشرق من خلال القسطنطينية في العصور الوسطى، لكن هذا لم يوفر الوصول إلا إلى الطريق البرية الشمالية إلى الصين، ولم تكن تلك الطريق آمنة ولا رخيصة (فقد كانت على الدوام ميادين قتال لقبائل الرحل المتصارعة، كما كان السفر براً أعلى كلفة من السفر بحراً). ولم يصبح بمقدور الأوروبيين السفر في هذه الطريق الطويلة والمحفوفة بالمخاطر إلا بعد توحيد المنطقة في أوائل العصر المغولي على يد جنكيز خان (المتوفى في ١٨ أغسطس، ١٢٢٧م).

وفي هذا الجزء من الكتاب، نتناول ثلاثة أعضاء رئيسين في النظام الفرعي الأوروبي في النظام العالمي في القرن الثالث عشر: مدن أسواق شمبانيا (تروا، وبروفنس، ولاجني، وبار – سير – أوب) التي كانت تتولى العلاقات الأوروبية الجديدة فيما بينها ومع الشرق، ولاسيما في القرن الثاني عشر وأوائل القرن الثالث

عشر؛ والمدن الصناعية - التجارية في فلندرة (جنت وبروج اللتان أخذتا هذا الدور الأساس في أواخر القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر؛ والموانئ الإيطالية الأساس (جنوة والبندقية) اللتان تصلان أوروبا الشمالية الغربية بالمراكز التجارية في الشرق الأوسط (الشكل رقم ٢).



الشكل رقم (٢). النظام الأوروبي: مواقع مدن شمبانيا الأربع، والمدينتين الفلمنكيتين بروج وجنت، والبندقية وجنوة الإيطاليتين.

الهامش

Note

١- كما نتبين من هذه الملحوظات، فإننا نعد النظام الإقطاعي الذي تطور في شمال غرب أوروبا تشكيلاً اجتماعياً نوعياً لا يمكن للمرء أن يتوقع أن يجد له مثيلاً، على أساس أنه ما من منطقة أخرى ورثت القوانين الرومانية الدقيقة والعادات الجرمانية التي اجتمعت في ذلك الزمان والمكان. ومن ناحية أخرى، فإن بعض السمات التي نراها في النظام الإقطاعي الأوروبي في العصور الوسطى ظهرت في فترات وأماكن أخرى. ولا ضير في الإشارة إلى أوجه الشبه هذه من خلال استخدام عبارة "النظام الإقطاعي" للدلالة على التشكيلات الأخرى المعينة، ما دمنا نعرف أنه ليست سائر الأجزاء مشروحة في المسرد.

الفصل الثاني

مدن الأسواق الموسمية في مقاطعة شمبانيا

THE CITIES OF THE CHAMPAGNE FAIRS

أسواق التبادل الاقتصادي

Fairs as Economic Exchange

تنتشر ظاهرة الأسواق الموسمية في المدن قليلة السكان، بطيئة النمو، شحيحة المواصلات، حيث يحمل التجار بضائعهم إلى زبائنهم في مواعيد منتظمة (تعقد أسواق السلع الاستهلاكية مرة كل أسبوع) في دورة تكون السبب أحيانا في إعطاء هذه الأسواق أسماءها.

ففي شمال إفريقيا، حيث لا تزال الأسواق الموسمية تعقد حتى الآن، نجد مدنا تسمى سوق الخميس، وسوق الأربعاء، وسوق الثلاثاء. أما النظام الذي درسه مايكسل Mikesell جيداً (١٩٦١م)،[١] فهو على النحو التالي: التجار، الذين يقيمون أساساً في المدن المجاورة، ويتاجرون بالبضائع المستوردة أو المصنعة يتنقلون بشكل دائري، فتراهم يحملون بضائعهم إلى مدينة سوق الإثنين، وفي نهاية اليوم يحزمون ما بقي من بضائعهم، بعد إتمام تعاملاتهم، وينتقلون إلى موقع سوق الثلاثاء، وهكذا دواليك.

وفي كل مدينة من مدن الأسواق منطقة مفتوحة ينصب فيها التجار المتنقلون خيامهم ومنصاتهم؛ حتى إنك لتجد في المراكز الإقليمية المهمة منصات دائمة تبقى من

يوم السوق إلى اليوم الآخر. ويأتي الفلاحون من المناطق القريبة إلى السوق الأسبوعية في الصباح الباكر إما سيراً على الأقدام أو على ظهور الحمير يحملون منتجاتهم الزراعية التي يريدون بيعها، ونقودهم التي سيشترون بها.

وما زال ليوم السوق بهجته وحلاوته (تذكروا قصيدة دي بوسي Debussy الأعياد Fete) التي يولدها اجتماع عدد غفير من الناس الذين يعيشون حياة منعزلة في العادة. وهناك منصات خاصة لبيع الطعام أو الشاي، فالحلاق يضع كرسيه ليستقبل زبائنه، والكاتب يجلس على الأرض ليكتب الرسائل أو يملأ الوثائق لزبائنه الأميين، والسمكري والمصلّح يفردان الأدوات وقطع الغيار استعدادا للعمل. وإذا كان في الجوار حرفيون (مثل النساء اللاتي يعملن في الحياكة، وعمال الأواني الفخارية، وغيرهم) فهؤلاء يستغلون اجتماع الناس لعل من بينهم من يشتري بضائعهم. ويعرض الباعة المحليون منهم والزائرون الغرباء بضاعتهم ويستعدون للمفاصلة. وفي السوق مناطق خاصة لا تتغير من مرة إلى أخرى، حتى في غياب المنشآت المستديمة. فأماكن بيع الحيوانات، وذبحها ومحلات اللحوم بعيدة على الأطراف، أما منصات الطعام وبضائع التجار "الأجانب" فقريبة من المركز. وهذه البضائع غالية الثمن في العادة، يأتي بها تجار المدن من أماكن نائية، فيعرضون الأقمشة، والمصنوعات، والحلي الفضية (والآن الساعات وأجهزة الراديو الترانزيستور) في عربات أنيقة، بدلاً من وضعها على بساط على الأرض كما يفعل معظم الباعة المحليين. وبعد الظهر، حيث تشتد حرارة الشمس ولا يستطيع الناس البقاء أكثر، وبعد احتساء كأس من الشاي ينعش النفس، يبدأ الناس في العودة إلى ديارهم، ويحزم التجار بضائعهم ويستعدون للمضي في سبيلهم.

وعلى الرغم من اعتماد الأسواق الموسمية في الأساس على المقايضة أكثر من النقود، إلا أن قدوم التجار الزائرين والغرباء إليها زاد الحاجة إلى استخدام النقود، ومعها برزت الحاجة إلى الصيرفي. وربما كانت هذه بداية ظهور المصرف (البنك)

ومؤسسة الائتمان. فإذا أراد مزارع ثري شراء سلعة معينة (ربما سلعة استهلاكية، أثاث لزواج قريب، أو أداة لتجهيز أرض إضافية للزراعة) مما لا يحتفظ به التاجر، طلب السلعة التي يريد، فيعده التاجر بإحضارها في المرة القادمة. والمزارع إما يأتمن "التاجر" فيعطيه المال مقدماً، أو يحصل على "الائتمان" من التاجر بأن يعده بأن يدفع له بمجرد تسلمه السلعة، وقد يتم التوصل إلى حل وسط من خلال دفع جزء من المبلغ مقدماً. أما إذا لم يكن لدى المشتري المبلغ المطلوب، فإنه قد يقترض من رأس المال الذي يحتفظ به الصيرفي، أو يقترض مقابل "جزء" من محصوله المرتقب (الرهن) إما من الصيرفي، أو من التاجر ذاته. ونتيجة لذلك، يبدأ نظام اقتصادي معقد، بمجرد انتقال السوق الأسبوعية من المقايضة بين الجيران إلى نظام النقد الذي تتطلبه التجارة النائية.

ومع أن التجار يأتون إلى السوق مدفوعين برغبتهم أساساً في بيع الزبائن المحليين، لكن من المحتمل جداً، إذا كانوا يجتمعون باستمرار في الأسواق ذاتها، أن يتخذوا ترتيبات لإحضار سلع خاصة في المرة القادمة للمتاجرة بها، وهي سلع لا يرغب فيها المزارعون المحليون، لكنها تلقى رواجاً في أسواق مدنهم. وقد تصبح عمليات الائتمان والتبادل أكثر تعقيداً في هذه الحال، ولاسيما في حال اختلاف عملات مدنهم. وهكذا تزداد أهمية الصيرفي لأن عليه الاحتفاظ بعملات متنوعة. أضف إلى ذلك، أن الاحتفاظ بالائتمان للعملية التالية ربما يكون أفضل من النقود، وهذا معناه الاحتفاظ بسجلات. ثم على غرار الفلاح المحلي الذي يطلب سلعة مقدما، قد يبدأ الزبائن من مختلف مدن التجار الأصلية في تسجيل طلباتهم، ليس على البصل الذي يباع في الأسواق المحلية، بل على القماش الذي ينسج في مدينة بعيدة ويمكن لتاجره أن يطلبه من زميله في سوق الإثنين الذي لا يهمه منه إلا هذه العملية. وبهذا الشكل تصبح نقطة الالتقاء المركزية التي لا أهمية لها في حد ذاتها بؤرة للتجارة النائية.

وحين تصبح نقطة الالتقاء هذه دائمة، وتجتذب كثيراً من التجار من مختلف النقاط، تهيئ الفرصة على الدوام لتشجيع الإنتاج المحلي على دخول السوق الذي أوجده التجار المتجولون في الأماكن النائية. وهكذا يمكن لخزاف محلي أن يكتسب شهرة في حرفته وأن يوسع إنتاجه ليبيعه إلى التجار المتجولين الذين يمرون به، أو يتعهد تاجر ببيع عدد من الأواني من نمط معين مطلوب في مكان آخر، فيساعد الحرفي المحلي على توسيع إنتاجه بأن يعطيه مبلغاً مقدماً يمكنه من شراء كميات أكبر من المواد الأولية أو تشغيل عدد من الصناع. وخير مثال على ذلك حرفة النسيج؛ فإنتاج القطن والصوف أو الكتان المحلي قد يكون كافياً لإمداد النساجين المحليين بما يكفي للاستعمال المحلي، لكن توسعة الإنتاج ربما تتطلب استيراد مواد أولية – فالتاجر المتجول يستطيع إحضار هذه الكميات، ليس هذا وحسب، بل يستطيع أيضا التعاقد على شراء المنتج الجاهز للتصدير. ولا يفصل الإنتاج المستقل عن شكل العمل المأجور إلا خطوة قصيرة ومحفوفة بالمخاطر، حيث يقدم التاجر المواد في نظام على سبيل الإقراض، ويدفع أجور صناعة المنتج النهائي. وقد يعود هذا على التاجر بالوفر أكثر من إنجاز الحياكة في مدينته الأصلية حيث النساجون "منتظمون" في نقابة تتولى تنظيم حياتهم.

ويبدو أن لتوسعة التجارة النائية بعض المتطلبات الضرورية، منها الأمن بالتأكيد. فمع ارتفاع قيمة البضائع المنقولة إلى أماكن بعيدة، تزداد حاجة التاجر إلى الحماية. فالسرقة لا تعد مشكلة كبيرة ما دامت السلع هي البصل والطماطم التي ينقلها المزارع ليبادلها محلياً. أما إذا كانت البضاعة التي ينقلها التاجر عبر مناطق فقيرة غالية الثمن، فإنها تشكل غنيمة مغرية. فرجال روبن هود الذين يسرقون من الأغنياء ليعطوا الفقراء لم يكونوا في واقع الأمر سوى حطابين فقراء يسرقون بضائع التجار المتجولين الأغنياء وهم في طريقهم إلى السوق. ولا بد من ضمان الأمن إذا وجدت التفرقة. فإذا تعذر ذلك، لجأ التجار إلى السفر في قوافل مع حرسهم الخاص لضمان سلامتهم

وسلامة بضائعهم. ولم تكن هذه القوافل معروفة في الشرق الغريب، بل في أوروبا في القرن الثالث عشر أيضاً.

أما المتطلب الثاني فهو الاتفاق على سعر صرف العملات إذا كانت مختلفة، والأهم من ذلك إيجاد طريقة لضمان تسديد الديون وتنفيذ العقود. ولولا هذه المتطلبات الضرورية لتوقفت التجارة سريعاً. وكما أسلفنا، فإن من الضروري ترسيخ بعض آليات الائتمان للقيام بعمليات تتجاوز البيع والشراء الفوريين.

أما عن أماكن إقامة هذه الأسواق، فهناك عدد من العوامل المهمة. فالموقع التجاري يجب على الأقل أن يصل بين منطقتين منفصلتين تنتجان بضائع متكاملة وليست متماثلة، إذ لابد من وجود حافز للتبادل. ثانياً، يجب أن يسهل على التجار الوصول إليه، وأن تكون تكاليف النقل أقل ما يمكن بالنظر إلى تقنيات النقل المتاحة. لذا نجد أن المواقع التجارية كثيراً ما تتغير بتغير وسائل النقل. وحين تتساوى العوامل الأخرى، فإن النقل البحري أرخص كثيراً من النقل البري، لاسيما فيما يخص شحن البضائع الضخمة والثقيلة. أما السلع الصغيرة الثمينة فكلفة نقلها أكبر لكنها مع ذلك تدر أرباحا جيدة؛ وأما السلع رخيصة الثمن كبيرة الوزن فلا جدوى من نقلها مسافات بعيدة. لهذا نرى أن التجارة النائية كانت في القرن الثالث عشر، كما هي اليوم، تفضل السلع الثمينة، والبضائع الأساس والأسلحة.

أسواق شمبانيا الموسمية ومدنها

The Fairs of Champagne and their Towns

في المثال السابق بحثنا في بعض المسوغات المنطقية لإقامة الأسواق الموسمية، وهو مثال مستمد من المدن المعاصرة ومن موقع غير مألوف. وننتقل الآن إلى شمال شرق فرنسا ونعود بالذاكرة إلى قرون خلت لنرى كيف كان أحد المراكز المهمة في

اقتصاد القرن الثالث عشر، ونقصد أسواق شمبانيا الموسمية، يمثل كثيراً من مبادئ العمل ذاتها. وتحقيقاً لهذا الهدف، لا بد لنا من إعادة بناء حالة أوروبا الغربية حين انطلقت من الأسواق المحلية إلى الأسواق العالمية.

على أثر تفكك الإمبراطورية الرومانية، فقدت المستوطنات فائدتها بعد أن كانت حلقات وصل في الشبكة الرومانية العسكرية والتجارية، لكنها استخدمت فيما بعد، وبعد انتعاش الاقتصاد، كنواة للأسواق ومن ثم للمدن. فمدينة تروي Troyes على سبيل المثال، كانت موقعا لحصن روماني، وهناك ما يثبت أنها كانت أرضا لأسواق موسمية منذ القرن الخامس وربما قبل ذلك. وتحت محاولات التوحيد التي قام بها شارلمان في القرن الثامن، وقع الاختيار على تروي وبروفنس لتكونا مركزين إداريين. وهكذا أصبحت تروي العاصمة الإدارية للمقاطعة التي عرفت فيما بعد باسم شمبانيا، في حين اتخذ شمارلمان مدينة بروفنس الأقل شهرة لتكون العاصمة الإدارية للمقاطعة التي أصبحت بري Brie. أما ميزة بروفنس الرئيسة فهي موقعها الذي يسهل الدفاع عنه، فهي تتربع على قمة جرف صخري شديد الانحدار يطل على سهل يتحتم على أية قوة غازية عبوره (مسكي Mesqui، ١٩٧٩م: ص ص ٧ – ٨؛ بوركيلو Bourquelot، *تاريخ بروفنس Histoire de Provens*، الطبعة الأولى ١٨٣٩م- ص ٤٠، أعيد طبعه ١٩٧٦م، ١: ص ٤٠٧). ثم أضيفت مدينتان إلى حلقة الأسواق التجارية وهما بار– سير– أوب على مفترق الطرق الرومانية حيث كانت ساحات الأسواق متاخمة لقلعة الكونت (شابان Chapin، ١٩٣٧م: ص ١١١)، ومدينة لاجني Lagny حيث كانت السوق تقام على أرض دير بينيدكتي Benedictine Monastery (شابان، ١٩٣٧م : ص ٢٤). كانت كل مدينة من هذه المدن تقع على مفترق طرق رومانية، ويمر فيها نهر يستخدم وسيلة للنقل ويزودها بالمياه وبالطاقة المائية التي لعبت دوراً مهماً في التطور الصناعي فيما بعد،[٢] مع أن لاجني كانت الوحيدة الواقعة على نهر صالح

للملاحة. وفي القرن العاشر، انتعشت اقتصاديات هذه المدن، وفي القرن الحادي عشر، وبالأخص في القرنين الثاني عشر والثالث عشر، لعبت دوراً طليعياً في النهضة الاقتصادية في شمال أوروبا سواء بوصفها مراكز للتبادل التجاري، أو مراكز لإنتاج المنسوجات كما هي الحال في تروي وبالأخص بروفنس.

ومع أن المميزات الطبيعية والإدارية تفسر وجود المدن في هذه المواقع، إلا أن مدنا كثيرة أخرى ذات سمات تلائم مثل هذا التطور تنتشر في طول فرنسا وعرضها. وليس ثمة ميزات فريدة ضمنت لهذه المدن أن تكون سبب دخول أوروبا الشمالية الاقتصاد العالمي في القرنين الثاني عشر والثالث عشر. ولم يكن هناك ما يدل على عودة هذه المدن بعد قرن واحد من الزمن للغرق في أوضاعها السابقة، مدنا نائمة تجاوزتها تيارات التجارة العالمية بعد أن كانت مراكز تجارية شهيرة للتجار الفلمنك يبادلون فيها منسوجاتهم الفاخرة بالتوابل والحرائر الشرقية بوساطة التجار الإيطاليين المرتحلين إلى البلاد النائية.

ومع ذلك، لعبت تلك المدن وهي في أوج ازدهارها دورا مهما في امتداد نظام الإنتاج العالمي والتجارة العالمية إلى أوروبا، مع أن أيا من هذه المدن لم تصبح مدينة كبيرة (رسل Russell، ١٩٧٢م : ص ١٥٤). فما هو سبب أهميتها إذن؟ ولماذا جذب موقعها التجارة الناشئة دون غيره؟

هذان السؤالان مستقلان لكنهما مرتبطان أحدهما بالآخر. ودعونا نبدأ بالإجابة عن السؤال الأول.

يقدم لنا فرناند برودل (١٩٨٤م: ص ١١١) نظرة شاملة ترجح أن يقع الاختيار على موقع يتوسط بين المدن النامية اقتصادياً في إيطاليا بما لها من ارتباطات بالشرق، ومنطقة فلندرة النامية صناعياً والشهيرة بمنسوجاتها ليكون ملتقى للجانبين:

> وهكذا ظهرت إلى الوجود رويداً رويداً وفي الوقت ذاته منطقتان اقتصاديتان رئيستان (في القرنين الثاني عشر والثالث عشر) وهما البلاد المنخفضة وإيطاليا. وبين هذين القطبين، أو هاتين المنطقتين

الأساسيتين، ازدهرت أسواق شمبانيا. ولم ينتصر لا الشمال ولا الجنوب..... في هذا الشكل الأولي من الاقتصاد العالمي الأوروبي. فقد كان مركز اقتصاده ولسنين عدة في منتصف المسافة بينهما ... كما لو أنه يرضي كليهما، في الأسواق الست التي كانت تقام سنوياً في مدن شمبانيا وبري [الأربع] ... وكانت القوافل التجارية تتجه إلى شمبانيا وبري في مجموعات محروسة، على غرار القوافل الأخرى بإبلها التي تعبر الصحارى الشاسعة في بلاد المسلمين وهي في طريقها إلى البحر المتوسط."[٣]

لكن لماذا اتجهت القوافل إلى شمبانيا بدلاً من أن تتجه إلى نقطة مركزية تقع على طرق رومانية مهمة – مثل مدينة ليون مثلاً، التي تقع على ملتقى نهرين كبيرين صالحين للملاحة، والتي كانت موئلا للتجار الإيطاليين في العصور الكلاسيكية؟ من الضروري أن نبحث عن تفسير أكثر تعقيداً وسياسة في معرض بحثنا عن السبب الذي جعل شمبانيا "سوقاً دائمة للبضائع ولتبادل العملات لأوروبا الغربية" على مدار السنة، في القرن الثاني عشر (جيز وجيز Gies & Gies، ١٩٦٩م : ص ١٢).

ونعود إلى مثالنا عن الأسواق الموسمية في المغرب ومتطلبات نجاحها. أولاً، لا بد من تأمين سلامة الطريق. ثانياً، لا بد من تأمين آليات التبادل والائتمان، وسلطة تضمن سهولة التعاملات وأمنها في الزمان والمكان. وأخيراً، وعلى اعتبار أن كثيرا من المواقع تتنافس فيما بينها على احتلال مكان الصدارة، كان لا بد من وجود من يسعى بشكل خاص إلى جعل هذا الموقع جذاباً أكثر من غيره، شخص يحقق من الربح ما يكفي لدفع تعويضات لقاء التنازلات التي لابد من تقديمها إلى التجار. فهذه العناصر الثلاثة اجتمعت كلها في شمبانيا وبري في القرنين الثاني عشر والثالث عشر، وربما كان العنصر الثالث أهمها على الإطلاق. وكما سنرى لاحقاً، فإنه حين زال الحافز الخاص عام ١٢٨٥م، فقدت أسواق شمبانيا ميزتها.

توافرت لشمبانيا إذن أهم العوامل ألا وهي استقلال النبلاء وحوافزهم، حيث كانوا على خلاف دائم مع الملك (رغم وجود فترات من الزيجات المتبادلة والتحالفات)

ومع البابا الذي كان بين فينة وأخرى يحرم واحدا منهم أو أكثر من الكنيسة، حتى إنه حرم مرة مدينة تروي بأكملها، باستثناء الكاتدرائية فقط! فهذا التوتر بين السلطات الذي ميز الفترة التي سبقت تدعيم "الدولة – الأمة" حرر النبلاء من القيود الملكية على التجارة، ومنحهم الفرصة لتقديم شروط أفضل للتجار. فدوافعه لم تكن دوافع سياسية صرفة، بل كانت دوافع مالية بشكل واضح لأن الأسواق كانت تدر عليهم أرباحاً طائلة، فقد كان اللوردات يتقاضون المكوس (ضريبة العبور) على البضائع العابرة، ويتقاضون أجوراً عالية على الخانات، والإسطبلات والمنازل المؤجرة للتجار المتجولين. زد على ذلك، الرسوم المفروضة على التراخيص التي تمنح لكل أنواع المشروعات الاقتصادية، وعلى مهر العقود بأختامهم لتصديقها، وتسجيل العجز عن الدفع، وفرض الغرامات (بوتيو Boutiot ١٨٧٠م، ١ : ص ٣٧٢).

وفي المقابل "منح النبلاء التجار القادمين إلى الأسواق حماية فعالة لأشخاصهم ورجالهم وبضائعهم. وتبدأ الحماية في اليوم الذي ينطلقون فيه لحضور السوق،" (بوتيو، ١٨٧٠م، ١ : ص ٣٦٣)، حتى لو كان ذلك في بلاد الشام، وتتبعهم عبر الأراضي الخاضعة لحماية الآخرين. ومنذ نهاية القرن الحادي عشر، كان كونت شمبانيا يمنح هذه الضمانات (لوران Laurent، ١٩٣٥م: ص ٢٥٨). وقد عقد تيبو الثاني Thibaut II "معاهدة عظيمة" مع ملوك فرنسا "تعهدوا فيها بحماية سائر التجار الذين يعبرون الأراضي الملكية من أسواق شمبانيا وإليها" (جيز وجيز، ١٩٦٩م: ص ١٤). وحين آلت الملكية فيما بعد إلى بلانش النافارية Blanche of Navarre وضع فيليب أغسطس Philip Augustus في (١٢٠٩م) جميع التجار الإيطاليين والأجانب المتوجهين إلى الأسواق تحت حمايته، ووعد بإبلاغهم إذا رغب في سحب تعهده بضمان سلامتهم قبل ثلاثة أشهر من النفاذ، حتى يتيح لهم فرصة العودة إلى ديارهم مع بضائعهم (بوتيو، ١٨٧٠م، ١ : ص ٣٥٧؛ بولدوين Baldwin، ١٩٨٦م: ص ٣٤٨)، وهكذا

ضمن التجار سلامتهم من السرقة على الطريق. ومن ناحية أخرى، كانت هناك اتفاقيات مع النبلاء في الأراضي المتاخمة تعوض التجار المسافرين عن أية خسائر يتكبدونها في أثناء عبورهم الأراضي التابعة لحكم النبيل المعني.

يضاف إلى ما تقدم، وهو الأهم، أن نبلاء شمبانيا وبري سهلوا نظام العدالة المحلي الذي يفرض الأمن بين التجار المشاركين من سائر الجنسيات داخل الأسواق ذاتها. فقد كانت هناك فرقة تعرف بحرس السوق، وهم موظفون يعينهم النبيل لتأمين سلامة ذلك العدد الكبير من الناس المجتمعين في الساحات، والاستماع إلى الشكاوى، وفرض احترام العقود، وجباية الغرامات، ومعاقبة الغشاشين. هؤلاء الموظفون الذين وصل عددهم إلى المئات أحياناً، كانوا تابعين لشخصيتين بارزتين تمثلان محكمة تنظر في الدعاوى، وتسوي النزاعات، وتفرض العقوبات (بوركيلو Bourquelot، ١٨٦٥م، ٢: ص ص ٢١١ - ٢٥٦؛ بوتيو ١٨٧٠م، ١: ص ٣٦٩).

وفي منتصف القرن الثالث عشر، أصبح هؤلاء الحراس قوة في حد ذاتها، واتخذوا لهم خاتماً خاصاً غير خاتم النبيل، وتسلموا سلطة تسجيل خلاصة العقود في سجلات الأسواق، وتوثيق الاتفاقيات وفرض تنفيذها (بوتيه Bautier، ١٩٤٢-١٩٤٣م: ص ص ١٥٨-١٦٢). أما أقصى أسلحتهم فكان حرمان أي تاجر تثبت إدانته بعدم دفع ديونه أو تنفيذ وعوده التي قطعها في العقد من حضور أي سوق في المستقبل (بوتيه، ١٩٥٣م: ص ١٢٣). ومن الواضح أن هذه العقوبة كانت قاسية جداً، إذ لم يكن أحد على استعداد للمجازفة بحرمانه من فرص تحقيق الأرباح في المستقبل. وفيما عدا ذلك، كان للحراس صلاحية مصادرة بضائع كل من يتأخر عن سداد ديونه وبيعها لمصلحة دائنيه (بوتيه، ١٩٤٢-١٩٤٣م : ص ١٦٣).

هذه المؤسسات المتخصصة التي قدمها حاكما شمبانيا وبري أوجدت احتكاراً غير طبيعي للأسواق وجعلتها مفضلة عند التجار على غيرها التي تعقد في أماكن أخرى في

شروط دونية. لكن فقدان هذا الاحتكار كان أمراً محتوماً إلى حد ما بمجرد أن خضعت هذه المناطق إلى سلطة ملك فرنسا عام ١٢٨٥م بعد أن كانت تتمتع بحكم مستقل حتى ذلك الحين. فبسبب ضم هاتين المقاطعتين، فقدت مدن الأسواق مكانتها الخاصة، وانتقل قسم كبير من النشاط إلى أماكن أخرى، حتى استقر في ليون التي أصبحت ملتقى طبيعياً بفضل موقعها المركزي في منتصف المسافة بين إيطاليا وفلندرة. والعامل الثاني الذي أدى إلى اضمحلال أسواق شمبانيا هو النزاع السياسي مع فلندرة الذي حرم بالفعل التجار الفلمنك من حضور الأسواق. أما العامل الأخير فهو افتتاح طريق بحري عبر الأطلسي مكن الإيطاليين من الوصول إلى فلندرة دون المرور عبر فرنسا. لكننا سنرجئ مناقشة انحدار الأسواق إلى وقت لاحق، لأننا لم نر بعد كيفية عملها.

تنظيم الأسواق

صحيح أننا نفتقر إلى دليل موثق يساعدنا على إعادة تكوين التنظيم الأصلي للأسواق، لكن ثمة مؤسسة متطورة جداً كانت نشطة بشكل تام في منتصف القرن الثالث عشر، بعد أن تطورت من أنماط تأسست في منتصف القرن الثاني عشر. وقد تم جمع طائفة من الأوصاف أهمها تلك التي جمعها فيلكس بوركيلو Felix Bourquelot (وهو من أبناء بروفنس، وقد أعد دراسة مهمة من جزأين عن الأسواق في عام ١٨٦٥م) وت. بوتيو Th. Boutiot (وهو من مصنفي وثائق القرن التاسع عشر، وتولى تنظيم وثائق تروي، ثم جمع المعلومات في أربعة أجزاء بالإضافة إلى جزء خامس خاص بالمراجع : انظر بوتيو، ١٨٧٠ – ١٨٨٠م).[٤]

مع أن أسواق تروي كانت معروفة منذ العهد الروماني الغالي (بوركيلو، ١٨٦٥م، ١ : ص ٦٧)، لكن من غير المؤكد إلى أي مدى بقيت بعد ذلك، على اعتبار أن الوثيقة الصحيحة التالية التي لدينا تعود إلى عام ١١١٤م فقط حين منح الكونت هيج Hugues الشمباني قبيل سفره إلى فلسطين أبرشية مونتيه – لا – سيل Montier – la - Celle

المحلية كامل الضرائب المستحقة على بيع الحيوانات في سوق بار– سير– أوب (بوتيو، ١٨٧٠م، ١ : ص ص ١٩٠ – ١٩١). ومن السياق، ومن ذكر الأسواق الموسمية في تروي، ولاجني، وبروفنس التي يعود تاريخها إلى النصف الثاني من القرن الثاني عشر، يبدو لنا أن الأسواق في ذلك الوقت كانت موجودة منذ أمد بعيد.

وتحت حماية نبلاء شمبانيا وبري ورعايتهما، أقيمت ست أسواق في السنة مدة كل منها شهران تقريباً، في حلقة منتظمة ومعروفة ترتبط بأيام الأعياد الدينية (ومناسبات متغيرة). كانت السنة التجارية تبدأ بعد يوم رأس السنة(٥) في لاجني، وهي الأقرب إلى باريس، وتستمر حتى يوم الإثنين الذي يسبق مي – كاريم Mi-Careme الذي يصادف منتصف فبراير.(٦) بعد ذلك بيومين، وفي يوم الأربعاء، تفتتح السوق في بار– سير – أوب في الطريق الشرقي من الحلقة، وتدوم حتى الإثنين في الجمعة الحزينة (الصعود). (تبين شابان أن سوق بار– سير – أوب كانت تبدأ في ٢٤ فبراير و٣٠ مارس وتغلق أبوابها بين ١٣ أبريل و١٧ مايو.) ومن هناك تنتقل في اليوم التالي مباشرة إلى مدينة بروفنس الأكبر لأن سوق مايو كانت تستمر إلى يوم الثلاثاء الذي يلي عيد القديس يوحنا بأسبوعين، أما إذا صادف العيد يوم الثلاثاء، عندئذ تغلق السوق بعده بثمانية أيام" (بوتيو، ١٨٧٠، ١٨٧٠م، ١ : ص ٣٥٤). وما إن تغلق سوق بروفنس حتى تنتقل الحلقة مباشرة إلى تروي للبدء في "السوق الساخنة" في مدينة سان جان St. Jean التي تفتح حتى أوائل سبتمبر. وفي عيد سان كروا St. Croix يعود التجار إلى بروفنس لحضور سوق سان أيول St. Ayoul حتى يحل عيد جميع القديسين في الأول من نوفمبر، حين تبدأ "السوق الباردة" في تروي والتي تدوم حتى ديسمبر أو رأس السنة الجديدة. ثم تتكرر الحلقة مرة أخرى وهكذا.(٧)

ومن أسباب اختلاف المصادر بشأن المواعيد الدقيقة، والشيء الذي يفسر كيف كان التجار ينقلون بضائعهم الثقيلة من مكان إلى آخر حتى لو كانت المسافات قصيرة،

مع الأخذ في الاعتبار بطء وسائل النقل آنذاك، هو وجود دورة خاصة بكل سوق تجارية في التجمع والتفرق، لأنها كانت تجارة محلية وإقليمية ونائية في وقت معا، وكانت منتجاتها تبرمج بشكل دقيق مما يسمح لهؤلاء التجار الذين يحتاجون إلى أكبر قدر من الانتقال للوصول في الوقت المناسب لبيع بضاعتهم.

كانت السوق تبدأ بالتدريج، وتخصص ما بين ثمانية وعشرة أيام لوصول التجار وتأمين أماكن خاصة لإقامتهم وتخزين بضاعتهم. (ومرة أخرى، أعتمد على وصف بوتيو، ١٨٧٠م، ١: ص ٣٦٨). وتبلغ السوق ذروتها حين يهتف منادي المدينة قائلا: "هير Hare" وهي كلمة تدل على قرب افتتاح سوق الأقمشة، إذ لا يسمح ببيع القماش قبل ذلك. وخلال الأيام العشرة الرسمية من سوق القماش، لا يسمح بأية عمليات أخرى. فقد كان ذلك بالفعل القلب الاقتصادي للسوق، لأنه يخص تجار الأماكن النائية – وهم التجار من فلندرة الذين يجلبون مصنوعاتهم لتصديرها إلى إيطاليا وبلاد الشام، والتجار – المصرفيين من إيطاليا الذين تحملوا مشاق الرحلة عبر جبال الألب ليغتنموا فرصة دخول المزاد عليها وهم يحملون منتوجات شرقية لمبادلتها. بعد سوق القماش بأحد عشر يوماً، يسمح ببيع المنتجات الجلدية والفراء، وفي اليوم التالي يبدأ تبادل التوابل والمنتجات المحلية الثقيلة التي تباع بالوزن. وعلى اعتبار أن القماش كان السلعة الرئيسة التي يتبادلها التجار الأجانب، فقد كان وجود الصرافين والمصرفيين ضرورياً، ويستمر عملهم شهراً بعد انتهاء بيع الأقمشة نظرا لضرورة اتخاذ الإجراءات لتحويل العملات، وتوثيق فواتير الائتمان في بلدان التجار الأجانب، وتسديد الديون أو تحويلها إلى أطراف ثالثة، وغيرها، وفي دورة مدتها ٥٢ يوماً، تنتهي السوق، وهذا يعطي المشاركين الوقت الكافي إما للعودة إلى ديارهم، أو الانطلاق للمشاركة في السوق التالية.

المشاركون في الأسواق

من كان أولئك التجار؟ وكيف مارسوا أعمالهم؟ صحيح أن الأسواق الموسمية وكل من كان يشترك فيها تغير بمرور الزمن، وليس من الممكن ولا من الضروري بالنسبة لأهدافنا أن نوثق هذا بشكل دقيق، لكن أهم ما في الأمر هو البضائع التي كانوا يتاجرون بها والأماكن المختلفة التي ترد منها. وبغرض التسهيل فقط، يمكن تصنيف التجار على أنهم أولاً: التجار المحليون من مدن الأسواق ذاتها، بالإضافة إلى أبناء المنطقة الذين يقدمون خدمات للتجار الأجانب؛ ثانياً: التجار من المدن الفرنسية والفلمنكية الأخرى المنظمين في رابطة التجار المدنيين وكانت تدعى "رابطة المدن السبع عشرة" مع أنها كبرت لتضم تجاراً من أكثر من ستين مدينة.[٨] ثالثاً: التجار من المدن الفرنسية الأخرى من جنوب إقليم شمبانيا وغربه؛ رابعاً: التجار من دول المدن الإيطالية الشمالية سواء من ميناءي جنوة والبندقية (بدرجة أقل)، أو من المدن الداخلية في تسكانيا Tuscany؛[٩] خامساً: التجار غير المنظمين نسبياً من مناطق أوروبية متطرفة مثل إسبانيا، والبرتغال، وألمانيا، وإنجلترا، واسكتلندا؛ سادساً: بعض التجار من المشرق (اليونان، وكريت، وقبرص، وسورية)، مع أن الدليل على هذه الفئة مازال مبهما. وعلى الرغم من أن الكثير من رجال الأعمال كانوا "مصرفيين" وتجاراً في الوقت ذاته، إلا أن الحلقة العليا من التجارة النائية كانت حكراً تاماً تقريباً على الإيطاليين.

كانت كل جماعة من هذه الجماعات تأتي ببضائع مختلفة إلى الأسواق الموسمية، وتؤدي أدواراً مختلفة في عملية التبادل، ولها درجة مختلفة من الالتزام نحو أسواق معنية تشترك فيها. فالتجار المحليون، وأصحاب الفنادق وموظفو الأسواق من المدن الأربع كانوا بالطبع ملتزمين إلى أبعد الحدود بأسواق شمبانيا بالذات، لاعتماد نشاطاتهم على الرفاهية التي تجلبها الأسواق. ومن الواضح أن المواطنين المحليين الذين كانوا يقدمون الطعام والمأوى للأجانب، ويتولون حراسة بضائعهم وأموالهم، ويعملون في توثيق

العقود، ويقومون بدور العملاء المحليين والكتبة وحراس السوق وحتى العتالين كانت لهم مصلحة تامة في استمرارية السوق. (شابا، ١٩٣٧م: ص ص ١٢٥ – ١٢٨).

لكن كانت هناك جماعة محلية أخرى تعتمد على احتياجات الأسواق في جانب من رفاهيتها على الأقل. تذكروا مثال السوق الموسمية الافتراضية التي ساعد فيها وجود التجار من البلاد النائية على تحفيز الإنتاج بهدف التصدير لأن هذا ما حدث بالتأكيد في تروي وأكثر منها في بروفنس، حيث تطورت صناعة نسيج راقية بهدف التصدير. فالصناعة لم تقتصر على امتصاص التراخي في ذروة العمل الذي تمس إليه الحاجة في أوقات انعقاد السوق، بل اجتذبت المزيد من السكان نحو المدن التي نشأت حول المدن المسورة وساحات الأسواق التابعة لها، وقد وصفتها شابان قائلة:

> في بروفنس، كانت الشروط الجغرافية مواتية لتطور صناعة النسيج، فالصوف متوافر من الغنم الذي يربى في شمبانيا وفي هضبة بري. وقد كانت المؤسسات الدينية تعتمد في واقع الأمر على تربية الغنم وبيع الصوف للحصول على مواردها المالية الأساس.

كما وفرت الأنهار الجارية في وادي بروفنس الماء اللازم لصناعة النسيج، في حين سهل وجود الأسواق بيع الأقمشة.

ورغم شح المعلومات التي لدينا حول صناعة القماش في القرن الثاني عشر، تشير الدلائل إلى وجود تحالف قوي في القرن الثالث عشر بين النبلاء والبرجوازية المحلية بهدف حماية صناعة النسيج. ففي تلك الفترة شكل تجار الأقمشة نقابة قوية بعد أن حصلوا من النبيل على الحق الحصري لصنع القماش في مدنهم.[١٠] وتذكر شابان (١٩٧٣م: ص ٥٤) أنه في عام ١٢٢٣م، أصدر تيبو الرابع Thibaut IV بناء على طلب البرجوازية في بروفنس، مرسوماً يحظر صنع القماش على كل من يأتي إلى بروفنس ما لم يكن من أتباع النبيل [أي عبداً تحت وصايته] أو أحد سكان المدينة [بورجوازياً حراً]. وبالنظر إلى كثرة المهاجرين في بروفنس الذين كانوا يلجأون إلى المدن

هرباً من التزاماتهم الإقطاعية فإن هذا الشرط كان محاولة واضحة لحماية الحقوق الإقطاعية واحتكار البورجوازية للأعمال التجارية.

وقد أدى توسع صناعة النسيج في بروفنس تدريجياً إلى ظهور ما يمكن أن يسمى "هيكل الطبقة الصناعية". وهكذا بدأت طبقة من النبلاء، كما هي الحال في مدن النسيج الأخرى آنذاك[11] عمادها أصحاب الأملاك والرأسماليون، تحكم العمال الذين احتجبوا شيئا فشيئا عن الأنظار واجتمعوا في المناطق المتطرفة والمناطق الصناعية الفقيرة.

أما في تروي، فقد كانت الأحوال مختلفة إلى حد ما. صحيح أن النسيج لعب دوراً أساساً في الاقتصاد، إلا أن المدينة عرفت بدورها في التجارة والمال أكثر من التجارة. وعلى اعتبار أنها كانت مقر حكومة النبيل، فإن الحد الفاصل بين الإقطاعيين والصناعيين والممولين كان أقل حدة. ورغم كل الجهود الرامية إلى تصوير المدن الأوروبية في العصور الوسطى على أنها "مستقلة ذاتياً" لابد من التأكيد على أن المدن في القرن الثالث عشر كانت عالقة في شباك النظام الإقطاعي (إفرجيتس Evergates، ١٩٧٥م).

كان للنبلاء في المدن دور نشط. فحتى بعد أن منح الكونت تيبو الرابع مدينة تروي ميثاقها عام ١٢٣٠م، استمر في احتكار مطاحن الدقيق والمشروعات الاقتصادية الأخرى في المدينة، وكانت له ممتلكات كثيرة فيها.(جيز وجيز، ١٩٦٩م: ص ص ٩ -٢٠). أما الميثاق الشهير (انظر شابان، ١٩٣٧م: ص ١٤٧ للاطلاع على نصه) الذي يفترض أنه "حرر" سكان تروي من العبودية، فقد فرض بدلاً عنها ضرائب مقيتة مثل ضريبة الرأس، وضريبة الممتلكات الشخصية، وضريبة العقارات التي لم تكن أقل منها إرهاقاً لهم. وكان من المفترض أن تحكم تروي نفسها بنفسها من خلال مجلس من اثني عشر شخصاً، لكننا لم نعثر على ما يدل على ممارسة هذا المجلس واجباته حتى عام ١٣١٧م (بوتيو، ١٨٧٠م، ١: ص ٣٨٣). وكان تيبو حتى عام ١٢٧٠م يصف نفسه "بملك" شمبانيا وبري (بوتيو ١٨٧٠م، ١ : ص ٣٨٤) وما فيهما من المدن أيضاً.

ولم يكن دور تاجر الأقمشة منفصلاً عن دور المصرفي، وهما أكثر المهن جاذبية. "فكثيراً ما اجتمع الاثنان معاً في مشروع واحد" (جيز وجيز، ١٩٦٩م: ص ٩٨). من ناحية أخرى فإن الفجوة بين التاجر والمصرفي من جهة والعمال من جهة أخرى ازدادت اتساعاً. فمع أن كل صرفي تقريباً كان في الأصل تاجراً أيضاً (جيز وجيز، ١٩٦٩م : ص ٧٧) إلا أن هذا النظام شهد في القرن الثالث عشر تحولاً جذرياً.

"كان تجار تروي يستثمرون نقودهم ... في الصوف قبل كل شيء .... لكن التاجر كان يشتري كميات من الصوف بسعر زهيد، ثم يقدم بضاعته بدوره إلى النساجين ويحدد لهم نوع النسيج الذي يريد. فهو من الناحية النظرية يبيع الصوف الخام إلى النساجين بشكل منفرد ويشتري الصوف الجاهز مرة أخرى. لكن بما أن تاجر الصوف يشتري عادة من النساجين ذاتهم، فإنه يشغّل في واقع الأمر مصنعاً مبعثراً في أنحاء مختلفة من المدينة. (جيز وجيز ١٩٦٩م: ص ١٠٠). وهكذا شكل العمال طبقة البروليتاريا.

وانعكست بنية هذه الطبقة التي أخذ ظهورها يشتد أكثر فأكثر على الأرض. إذ تجمع الحرفيون بالدرجة الأولى بالقرب من كنيسة سنت جونز؛ كما كان عمال الجلود والفراء وصناع الأقمشة في أحيائهم بالقرب من القنوات، وعلى مقربة منهم كان الغزالون. وكانت سوق الحبوب المجاورة لكنيسة سنت نقولا نقطة تجمع أخرى، في حين كانت المخابز ومنصات بيع الخبز في الشارع بينها وبين كنيسة سنت جونز. أما الأحياء البعيدة فيسكنها باعة الصوف والفحامون وتجار الخيل، كما أبعدت المسالخ والمدابغ إلى أحط المناطق المنبوذة التي كانت فيما مضى مستنقعات نتنة (شابان، ١٩٣٧م : ص ص ٨٢-٨٥). كل هذه النشاطات الصناعية مدينة بقسط من ازدهارها على الأقل إلى نشاط الأسواق الموسمية وزيادة الطلب الذي تولد عنها.

كانت صناعة النسيج في تروي، وفي بروفنس بشكل أوضح، معدة للتصدير وبالرغم من أن التجار المحليين لم يتعدوا كثيراً عن مدينتهم لكنهم أرسلوا أقمشتهم من خلال وسيط تجار السوق الموسمية إلى سائر أنحاء أوروبا وبلاد الشام. ومنذ عام ١٢٣٠م، كان القماش البروفنسي يذكر في إيطاليا. وفي

عام ١٢٤٨م، كان يرسل من مرسيليا إلى مسينا وعكا... وقد عثر على قماش بروفنسي في حوزة تاجر فلورنسي صودر متاعه في باريس في أبريل ١٢٧٧م (شابان، ١٩٣٧م: ص ٧٤).

وقد جاء ذكر القماش البروفنسي في وثائق في مرسيليا (١٢٧١م)، وباريس (١٢٩٦م)، وبرشلونة (١٣٠٩م)، "كما ذكر في لوائح الأسعار في فلورنسا وبيزا في القرن الخامس عشر" (شابان، ١٩٣٧م: ص ٧٤).

كما وصل القماش المشهور إلى بلاد الشام. وجاء في مصدر مهم يعود إلى القرن الرابع عشر وهو *نشاط التجار La Practica della Mercatura* من تأليف بالدوتشي بيجولوتي Baldicci Pegolotti أن كتان شمبانيا كان يباع في القسطنطينية، وأن الأوزان الترويسية (ما زالت قيد الاستخدام) ومقاييسها كانت مستعملة أو قابلة للتحويل في عكا، والإسكندرية، وقبرص، وتونس. وهذا ليس غريبا بالنسبة إلينا. فقد كانت لشمبانيا علاقات قديمة ووطيدة بالشرق الوسط، وقد أمضى الكونت هنري الحر Henri the Liberal حاكم شمبانيا ردحاً كبيراً من حياته في الحملات الصليبية، وتزوج ملكة القدس وأصبح ملكها في نهاية القرن الثاني عشر.

وفي المقابل، لم تحفز الأسواق الموسمية المدن الصغيرة مثل لاجني وبار — سير — أوب. فالقماش كان يصنع في لاجني التي تحول بعض سكانها إلى الصرافة،[١٢] لكن المدينة بقيت أساساً معقلاً للمنتجات والأسواق الزراعية الموسمية. أما بار — سير – أوب فقد حافظت باستمرار على طابعها الريفي، وظلت الحقول والمراعي توفر فرص العمل لسكان المدينة أكثر من الإنتاج الصناعي أو التجارة.

لقد جاء إنتاج الأقمشة في مدن الأسواق الموسمية، كما أسلفنا، نتيجة لهذه الأسواق وليس مولداً مستقلاً لها. فلولا المنتجات النسيجية والسلع الأخرى التي كانت تأتي إلى الأسواق من المدن الفرنسية والفلمنكية المجاورة لما كان لهذه الأسواق أن تجتذب التجار الإيطاليين وما لهم من الأهمية وهم الذين لعبوا دور الوسيط التجاري مع الشرق الأدنى وحتى الأقصى.

ومن المدن الفرنسية التي كان تجارها يبيعون القماش في أسواق شمبانيا نذكر رون Rouen ولوفييه Louviers وبرناي Bernay وكين Caen ونوشاتل Neuchatel ومونفيه Montevillers وآرا Arras وأميان Amiens وبوفيه Beauvais وروي Roye وبيرون Peronne ومونكورنيه Montcournet ومونري Montreuil وباريس Paris وسانديني St. Denis وشارتر Chartres وطولوز Toulouse ومونبليه Montpellier وأوريلاك Aurillac وليموج Limoges. كما جاء التجار الفلمنك والباربانتين من مدن مالين Malines وإيبر Ypres وسان أوميه St. Omer وديست Diest وجنت Ghent وفالنسين Valenciennes وهوي Huy وليل Lille و بروج Brouge ونامور Namur ودويه Douai ودكسمود Dixmude وهيسدن Hesdin ولوفان Louvain وبروكسل Brussles (بوركيلو، ١٨٦٥م، ١ : ص ٢٤٩). ويرد ذكر هذه المدن في مختلف لوائح النقابة التي تضم المدن السبع عشرة (التي كانت في عام ١٢٠٦م تضم ٦٠ عضواً) لكن بعضها كان ينتسب إلى رابطة لندن.[١٣] كما جلب التجار الفرنسيون بضائعهم إلى الأسواق الموسمية، وفي مقدمتها خمور بيرغندي التي لا تزال تتمتع بشهرتها الواسعة، لكن الناس كانوا يتبادلون كثيراً من السلع الإقليمية الزراعية الأخرى، والتجار يسافرون من أماكن بعيدة مثل لانغويدك Languedoc شمالاً إلى الأسواق الموسمية لبيع منتجاتهم.

ويبدو أن التجار من مختلف المدن شكلوا هيئات متعددة الأهداف لمؤازرة بعضهم بعضاً. فقد تجمعوا أولاً في قوافل للسفر معاً إلى الأسواق الموسمية لضمان أمنهم. ثانياً، كانوا يعملون على غرار الكارتلات متعددة الجنسيات، ويحصلون من الحاكم (الكونت) على شروط متماثلة وتفضيلية لممارسة التجارة ويتمتعون "بمنزلة الدولة المفضلة" إن شئنا استخدام مصطلح هذا الزمان. ثالثاً، بالرغم من أن التجار من المدن الكبيرة (دويه، وإيبر، وأرا) كانت لهم فنادقهم ومخازنهم وخاناتهم التجارية الخاصة، فإن تجار المدن الصغيرة كانوا في الغالب يشتركون في استخدام التسهيلات،

واستئجار الكتبَة، والعتالين، والعمال الآخرين. وبدا أن كارتل التجار كان متميزاً عن كارتل المنتجين (رابطة لندن) وهو الهيئة التي تعمل على تحقيق شروط مناسبة لاستيراد الصوف الممتاز من إنجلترا.

لقد شكلت منتجات هذه المدن عامل جذب لا يقاوم للمشتركين في أسواق شمبانيا الموسمية — ولاسيما التجار والمصرفيين الإيطاليين الذين يعود إليهم الفضل في إنشاء الأسواق، والذين أدى غيابهم عنها عام ١٣٥٠م إلى موتها. كان الإيطاليون أكبر الزبائن، فهم الذين أدخلوا نظام المصارف (البنوك) ونظام الائتمان، ومسك الدفاتر، ولولاها لتعذر إتمام مثل هذه المجموعة من الصفقات المعقدة، وأخيرا كانوا يؤدون دور الوساطة، مما وسع عمليتي العرض والطلب إلى خارج أوروبا. وهكذا جعل الإيطاليون الأسواق الموسمية أسواقاً دولية بمعنى الكلمة.

دور الإيطاليين

لكي نفهم دور الإيطاليين الحيوي ونفهم مستوى تقدمهم العالي لا بد لنا من أن نتذكر أنه خلال ما يعرف بعصور الظلام التي خيمت على أوروبا، لم تفقد الموانئ الإيطالية علاقاتها وصلاتها بالشرق. وكانت البندقية على وجه الخصوص على صلة ببيزنطة التي بقيت بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية منافساً خطيراً للتطورات الإسلامية في شرق البحر الأبيض المتوسط رغم عزلتها. وكما سنرى في الفصل الرابع، فإن ميناءي جنوة والبندقية الإيطاليين حافظا على التجارة مع الأناضول والهلال الخصيب ومصر، وشمال إفريقيا. وفي غضون ذلك، تعلم الإيطاليون من أقرانهم في الشرق مسلمين كانوا أم مسيحيين، كثيراً من الترتيبات الإدارية التي سهلت التجارة النائية والتجارة عبر المجتمعات.

لكن الغالبية العظمى من المؤرخين الأوروبيين، باستثناء قلة منهم مثل لوبيز Lopez وأشتور Ashtor لم يعيروا اهتماماً لهذه السوابق الشرقية. وكثيراً ما كان المؤرخون

وعلماء الاجتماع (بمن فيهم ماكس ويبر) ينسبون ميزة الإبداع في التجارة إلى الإيطاليين الذين لا يستحقون هذه السمعة بالكامل. صحيح أنهم برعوا في الاستفادة من الدروس التي تعلموها، لكنهم كانوا في المرتبة الثانية بعد الشرق الأوسط. فقد كان تجار البندقية وجنوة حتى النصف الثاني من القرن الثالث عشر يستخدمون النقود الذهبية المتداولة في مصر والقسطنطينية بدلاً من سك نقودهم الخاصة بهم، وهذا دليل مبدئي على مكانتهم شبه الهامشية في التجارة العالمية.

وبحلول القرن الثاني عشر (وهذا ما عرفناه من الوثائق الموثقة في جنوة) كانت قوافل التجار الإيطاليين تسافر معا إلى كل من الأسواق الموسمية الست، مع أن سوق لاجني كانت هي الأهم بالنسبة إلى تجار جنوة. وكان سكان أستي Asti يقدمون البغال والعربات التي تحمل البضائع على طرقات جبال الألب في خدمة نقل منتظمة (رينولدز Reynolds، حسبما ورد في لوران، ١٩٣٥م: ص ٢٦٥) حيث كانت الرحلة تستغرق خمسة أسابيع (شابان، ١٩٣٧م : ص ١٠٥). وفي أوائل القرن الثالث عشر، وبحسب ما جاء في مخطوطة تعود إلى ذلك التاريخ (واستخدمت في الوصف التالي الذي ورد في بوركيلو، ١٨٦٥م، ١: ص ص ٢٠٩ – ٢١٢) فإن التجارة مع شمال أوروبا لم تعد مقصورة على الموانئ الساحلية، بل اشتركت فيها لومبارديا وتسكانيا باطراد. كما كانت بيزا وميلانو تأتيان بالأقمشة الممتازة إلى الأسواق، مثلما كان أهل فلورنسا يشترون المنسوجات الفلمنكية الصوفية ليحملوها معهم لدى عودتهم إلى فلورنسا لإعادة تصنيعها إلى قماش الكاليمالي Kalimali الفاخر الذي اشتهرت به مدينتهم في جميع أنحاء العالم. بوركيلو، ١: ص ص ٢١١ – ٢١٣) وتضم لائحة المدن الإيطالية التي مارست التجارة روما، وكريمونا Cremona، وبستويا Pestoia، وسينا Siena، ولوتشا Lucca، وبارما Parma، وبياسنزا Piacenza، وأوربينو Urbino (بوركيلو، ١٨٦٥م، ١: ص ١٦٤).

أما المنتجات الرئيسة التي جلبها الإيطاليون – وهي التي حالت دون الاستغناء عنهم – فكانت التوابل والحرائر التي يستوردونها من الشرق الأقصى. وبحسب ما جاء في لوائح معاصرة (أعيد نشرها في بوركيلو، ١٨٦٥م، ١ : ص ص ٢٠٦-٢٠٨) فقد كانت منطقة شمال إفريقيا تقدم، وغالباً من خلال الوسطاء الجنوبيين، الشب، والشمع، والجلود، والفراء، والكمون، والتمر، في حين كانت إسبانيا ترسل العسل وزيت الزيتون، واللوز، والزبيب، والتين، وحتى الحرائر. أما الشرق الأوسط فكان يصدر الفلفل، وخشب البرازيل، والريش، وقماش الدمقس(نسبة إلى دمشق)، ومصنوعات معدنية مطعمة ومزخرفة. أما الذهب والقماش الحرير فكان يأتي من تارتاري (الصين).[١٤] أما أثمن البضائع التي كان يحملها التجار الإيطاليون فكانت التوابل الغريبة [١٥] التي يحصلون عليها من الوسطاء العرب من الهند وما وراءها مثل الزعفران، والقرفة، وجوزة الطيب، وقشور جوزة الطيب والأترج، والسوس، والقرنفل، والزنجبيل، والهيل، والكمون وبالطبع كل أنواع الفلفل الأبيض والأسود (بوركيلو، ١٨٦٥م، ١ : ص ص ٢٨٥ – ٢٩٤). كما جلب هؤلاء التجار بضائع بالغة الأهمية لتجارة الأقمشة مثل الشب (الذي يحتاج إليه قصارو القماش) والنيلة (الصباغ الأزرق) وجذر الفوة (الصباغ الأحمر) بالإضافة إلى الأصبغة الطبيعية الأخرى. وكانت هذه البضائع وغيرها من الأحجار الكريمة مثل اللازورد التي كانت تأتي من الهند وسيلان، تشكل السلع الأساس التي لا غنى عنها في التجارة النائية فهي صغيرة الحجم، غالية الثمن.

كان الإيطاليون، كما أسلفنا، يستقبلون بالترحاب لا بسبب البضائع النادرة والثمينة التي يحملونها وحسب، بل بسبب خبرتهم في الأعمال المصرفية. فمع أن بعضهم مثل اللومبارديين تخصص في صرافة النقود وتقديم القروض، إلا أن معظم هؤلاء المصرفيين الأوائل كانوا تجارا يمارسون عملية صرافة النقود المهمة للجميع باعتبارها جزءا من عملياتهم التجارية، بحيث كانت حوالات الائتمان المتراكمة من

عمليات السوق تستخدم فيما بعد، أو تحول (على الورق) إلى مكتب التاجر في دياره، بما أن حمل النقود كان صعبا ولا يخلو من المخاطر. ومع أننا سنناقش هذا الموضوع في الفصل الثالث الذي يتناول بروج في الفصل الرابع الذي يركز بشكل مباشر على مدينتي جنوة والبندقية الإيطاليتين، لكن لا بأس في مقدمة مقتضبة هنا.

يقول برودل إن الأصالة الحقة في أسواق شمبانيا الموسمية لا تكمن في البضائع المتبادلة، بل "في سوق المال وآليات الائتمان المعروضة هناك" (برودل، ١٩٨٤م: ص ١١٢)، وهي أشياء كانت في أيدي الإيطاليين. أما معداتهم فكانت بسيطة كل ما فيها منضدة (بنك – وهي الكلمة التي اشتقت منها كلمة بنك المعروفة) مغطاة بقطعة من القماش وميزان، وعدد من أكياس النقود. وكان التجار الإيطاليون يتحكمون "في سائر العناصر الدولية وفي معظم عناصر الأسواق الموسمية في شمبانيا إما بشكل مباشر في السوق أو من بعيد من خلال التجار الإيطاليين الذين كانت شركاتهم في الغالب مؤسسات تجارية ضخمة" (برودل، ١٩٨٤م: ص ١١٢). أما بوركيلو فيذكر أن الإيطاليين نقلوا إلى فرنسا عادات بلادهم في التجارة وعلم المصارف الذي برعوا فيه وعرفوا خباياه دون غيرهم وذلك من خلال الأسواق الموسمية في شمبانيا وبري." (بوركيلو، ١٨٦٥م، ١: ص ١٦٤). ومع أننا لا نعرف على وجه التحديد مدى أصالة هذه المعرفة، لكن مما لا شك فيه أن الإيطاليين سيطروا بالفعل على التجارة الخارجية، تاركين للومبارديين والكاهورسيين أعمال إقراض الأموال غير الدولية، ولليهود أعمال الرهن. أما في تروي، فكان على اليهود شراء "منضدة" أي الحصول على ترخيص من الحاكم (الكونت). أضف إلى ذلك، أن اللوردات المحليين كانوا يقصدونهم للحصول على قروض محلية على اعتبار أن اليهود جمعوا رأس مال محليا ضخما (جيز وجيز، ١٩٦٩م: ص ١٠٥)، وقد كانت بعض هذه القروض في حقيقة الأمر مبالغ مصادرة، على أساس أن اللوردات لم تكن لديهم النية لسدادها. لكن مما

لا شك فيه أن الرهن، والصرافة، والعمليات المصرفية شكلت القاعدة المالية التي اعتمد عليها وجود الأسواق الموسمية ومدنها.

تراجع الأسواق الموسمية

مع انتصاف القرن الثالث عشر، كانت الأسواق الموسمية أهم المراكز التجارية في أوروبا يقصدها ليس كبار التجار من فرنسا والبلاد المنخفضة وإيطاليا فحسب، بل التجار من أماكن أخرى دونها أهمية مثل إنجلترا، واسكتلندا، واسكندنافيا، وألمانيا، وشبه جزيرة أيبيريا). لكن هذه الأسواق اجتثت عن آخرها بعد ذلك بقرن من الزمن.

ويُذكر أن كثيراً من المفكرين سعوا إلى تفسير ما حدث، وشدد كل منهم على سبب معين دون غيره، ومن العوامل التي ذكرت أولاً: التدخل السياسي في حرية تنقل التجار؛ ثانياً: الاتحاد مع فرنسا الذي حرم شمبانيا من ميزاتها؛ ثالثاً: ظهور أنواع جديدة وضخمة من السفن الإيطالية التي سهلت الملاحة في مياه الأطلسي وفتحت صلة مباشرة بين ميناءي جنوة والبندقية ومدن النسيج الشهيرة في الشمال عبر بروج؛ رابعاً: تفشي وباء الطاعون الذي حل بسكان إيطاليا وجنوب فرنسا على وجه الخصوص؛ خامساً: دخول إيطاليا العصر الصناعي مما قلل اعتمادها على فلندرة؛ سادساً: التغيرات في إدارة الأعمال التي حدت بالإيطاليين إلى التخلي عن الترحال والبقاء في مناطقهم، وممارسة الأعمال بالمراسلة، والعملاء" المقيمين" وأوامر الدفع. ومن الواضح أنه ما من تفسير واحد يمكن أن يكون هو الصحيح على اعتبار أن التدهور الذي أصاب الأسواق الموسمية كان متدرجاً. صحيح أن التأثيرات السلبية لم تكن فجائية، لكن تراكمها كان في نهاية المطاف قاتلاً.

ولعبت المصاعب السياسية بكل تأكيد دوراً في إضعاف الازدهار الذي شهدته الأسواق الموسمية، فقد رأينا أن سلامة التنقل والميزات الخاصة التي منحها النبلاء للتجار هي التي أعطت الأسواق ميزة المنافسة، لكن وفاة هنري الثالث (١٢٧٤م)

وضعت مقاليد الأمور في يد الوصية (بلانش دارتوا Blanch d'Artois) التي كانت لها اهتمامات أخرى، وكانت في الواقع حليفة ملك فرنسا (بصرف النظر عن الأسرة المالكة في إنجلترا من خلال زوجها الثاني دون لانكاستر) الذي كانت مصالحه في حقيقة الأمر تتعارض مع مصالح شمبانيا وبري (شابان، ١٩٣٧م: ص ٢١٥). وقد أدت الحرب التي اندلعت بين ملك فرنسا وملك فلندرة إلى انتهاكات خطيرة لقواعد سلامة العبور.

ومنذ عام ١٢٦٢م، قاطع التجار الفلمنك مؤقتا الأسواق الموسمية على أثر المعاملة السيئة التي لقوها على أيدي جباة الضرائب عند الحدود في بابوم Bapaume (بوركيلو، ١٨٦٥م ١: ص ١٩٥). لكن نقطة التحول المهمة جاءت في عام ١٢٨٥م على أثر ضم مقاطعتي شمبانيا وبري إلى التاج الفرنسي. وكان فيليب المقدام Philip the Bold، ولي العهد، قد أدخل مملكة نافار تحت حمايته عام ١٢٧٤م واحتل مقاطعتي شمبانيا وبري باسم ابنة الملك هنري الثالث Henri III ووريثته القاصر جين Jeanne التي تزوجت فيليب في نهاية الأمر في عام ١٢٨٤م. وحين اعتلى هذا الأخير عرش فرنسا بعد ذلك بسنة واحدة، تبخرت آخر آثار استقلال شمبانيا إلى الأبد (بوتيو، ١٨٧٠م، ١: ص ٣٩١)، وتفاقمت العقبات أمام التجار الفلمنك في الوصول إلى الأسواق الموسمية. وفي الفترة بين ١٣٠٢-١٣٠٤م لقي هؤلاء التجار مزيدا من الإزعاج، حتى إنهم منعوا في عام ١٣١٥م من الحضور (بوتييه ١٩٥٣م: ص ١٤٠). ولما سمح لهم بالحضور من جديد، فرضت على بضائعهم المستوردة ضرائب إضافية متصاعدة (بوركيلو، ١٨٦٥م، ١: ص ١٩٠)، وهذا حل مغر. زد على ذلك أنه على أثر ضم شمبانيا وبري إلى التاج الفرنسي فرضت الحكومة الفرنسية قيودا على دخول التجار الإيطاليين إلى الأسواق الموسمية مما شجع الإيطاليين على ما يبدو على البحث عن طريق جديد إلى بروج.

وما إن حل عام ١٢٧٧م حتى نجح التجار الإيطاليون في ذلك (برودل، ١٩٤٨م: ص ١١٤) مع أن الوصلة البحرية المنتظمة مع بروج لم تكتمل حتى عام

١٢٩٧م (برودل، ١٩٧٣م: ص ٣١٣)، وذلك بفضل السفن الكبيرة والقوية التي بدأت جنوة في إنتاجها في تلك الفترة (بيرن Byrne، ١٩٣٠م: أماكن متفرقة). وسرعان ما حذت البندقية حذو جنوة، ولم تكن البندقية، كما أسلفنا، من كبار المشاركين في أسواق شمبانيا الموسمية. يضاف إلى ما تقدم، أن البنادقة كانوا في ذلك الوقت قد طوروا طريقاً أفضل عبر جبال الألب إلى ألمانيا، مما زاد من تراجع أهمية فرنسا (برودول، ١٩٨٤م: ص ١١٤). على أية حال، " ما إن بدأ الإيطاليون الذين كانوا أهم الزبائن في استخدام سفنهم للوصول مباشرة إلى سواحل بحر الشمال وأسسوا مكاتبهم الدائمة في فلندرة حتى تدهورت الأوضاع في أسواق شمبانيا" (لوبيز، ١٩٧٦م: ص ٩٠). ويبدو أن آخر التجار الإيطاليين الذين زاروا الأسواق الموسمية قدموا في عام ١٣٥٠م، ولما توقفوا عن القدوم، توقف الآخرون أيضاً.

لم تكن الطريق البحرية إلى بروج العامل الوحيد وراء اختفاء التجار الإيطاليين من الأسواق الموسمية. ومن اللافت أن المرة الأخيرة التي زار فيها التجار الإيطاليون الأسواق كانت في تلك السنة التي شهدت ذروة انتشار الوباء، حين لقي نصف سكان البندقية حتفهم، وتكبدت جنوة خسائر فادحة في الأرواح مثلها مثل سائر موانئ البحر المتوسط. وربما لم يعد هناك تجار يسافرون بعد تلك السنة، فقد زعزع الطاعون أركان المؤسسات الروتينية الأخرى، وربما كان السبب في التخلي عن عادات الأسواق إلى غير رجعة.

ويتبنى دو روفر De Roover الرأي الأخير، فبعد أن يفند التفسيرات المألوفة التي سقناها آنفا، يستنتج أن العامل الحاسم [في تدهور في أوضاع الأسواق] على ما يبدو هو دخول الأساليب الجديدة إلى التجارة الدولية، ولاسيما النزعة المتزايدة نحو ممارسة التجارة بالمراسلة، وإقامة الإيطاليين في فلندرة على مقربة من مراكز الإنتاج.[١٦]

...بدلاً من تشكيل شركات تستمر حتى انتهاء المشروع... [كانت هناك] شراكات نهائية.... يراد لها أن تستمر سنوات عدة .... ولعلها تطورت أولا بخصوص أسواق شمبانيا من قبل تجار المدينتين

الداخليتين سينا وفلورنس ... وقد أوجد التجار المقيمون وسيلة جديدة ألا وهي "أمر الدفع" أو الحوالة. أما الحوالة فقد أتاحت تحويل صلاحية الشراء من مكان إلى آخر بدون شحن النقود ... مثلما أن تطوير التأمين البحري أتاح نقل المخاطر البحرية إلى المتعهدين ... أما نقطة التقدم الأهم فكانت التقدم الذي تم في متابعة الحسابات ... وقد كان الإيطاليون أول من أبدع في تقنيات التجارة الجديدة ... وأصبحت التجارة الخارجية في أوروبا الغربية عملياً حكراً على الإيطاليين حتى القرن السادس عشر، أي بعد انحدار التجارة في إيطاليا ذاتها بوقت طويل ... بسبب انتقال طرق التجارة. (دو روفر، ١٩٤٨م: ص ١٢-١٣)

لا يسع المرء إلا أن يخمن الصلة بين تناقص عدد السكان والممارسات التجارية الجديدة. فمن المؤكد أن كثيرا من صنوف التقدم التي ذكرها دو روفر حدثت قبل عام ١٣٥٠م، حين كان الإيطاليون يترددون على الأسواق الموسمية. فالتحول الحقيقي يبدو أنه وقع بعد ١٣٥٠م مع اختفاء التجار الجوالين، الذين لم يعودوا قادرين على الاضطلاع بأعباء السفر وتخصيص الوقت بعد تضاؤل الأيدي العاملة، ووجدوا أن من الأجدى بالنسبة إليهم العمل من خلال وكلاء مقيمين في المدن حيث شركاؤهم في العمل في بروج.

ويقدم بوتيه آخر مجموعة من التفاسير لتدهور أوضاع الأسواق، فهو يرى أن انتقال إيطاليا إلى العصر الصناعي، وظهور ثورة في أسواق المعادن الثمينة كانت وراء موت أسواق شمبانيا (١٩٥٣م: ص ص١٤٢-١٤٤) ويبدو أن هذه العوامل هي زيادة على التي سبق ذكرها.

لكن ما هو أهم من أسباب التدهور بالنسبة إلى شامبانيا ومدنها كان النتائج. فالمدن على ما يبدو لم تقم لها قائمة بعد ذلك التاريخ. فعلى الرغم من الإجراءات الصارمة التي اتخذت في تروي لمنع انتشار وباء الطاعون (بوتيو، ١٨٧٢م، ج ٢: ص ٨٨)، استمر عدد السكان في التناقص، وكان لابد من إدخال طرائق جديدة في صنع النسيج للتغلب على نقص الأيدي العاملة وارتفاع أجورها (بوتيو، ١٨٧٢م ،٢: ص ص ٩٠-٩١). كما

عانت المدن الأخرى من مشكلات مشابهة؛ فحتى تجار بروفنس هجروا مخازنهم في تروي في عام ١٣٥٢م بعد أن تدهورت أحوال التجارة فيها (بوتيو، ١٨٧٢م، ج ٢ : ص ٢).

لقد فقدت تروي دورها كمركز تجاري، لكنها استمرت في أداء دورها الصناعي والتجاري بفضل قاعدتها العمرانية الأخرى حتى النصف الثاني من القرن الرابع عشر، ولو على نطاق أضيق. ولم تختف بروفنس أيضاً من الوجود، على اعتبار أنها لديها وسيلة دعم أخرى. وتشير إديث شابان Edith Chapin بحذاقة في كتابها عن مدن أسواق شمبانيا الموسمية إلى أن "مواقع الأسواق لم تتطور بالضرورة لتصبح مدنا" (١٩٣٧م : xii) وهذا رأي يدعمه موت مدينتي بار - سير - أوب ولاجني في أعقاب اختفاء الأسواق الموسمية.[١٧]

العبر المستخلصة من أسواق شمبانيا
Lessons from the Champagne Fairs

من أولى العبر التي نستخلصها من أسواق شمبانيا أن للعوامل الجغرافية الخارجية أهمية بالغة في تحديد مدى القيمة الاستراتيجية لموقع من المواقع بالنسبة إلى التجارة العالمية. فموت الأسواق لا يرجع إلى نقص في البراعة التجارية المحلية، بل السبب في موتها هو أن النظام العالمي تجاوز بمرور الزمن الحاجة إلى سوق موسمية في الوسط الشرقي من فرنسا.

ثانياً، إن نمط المركز التجاري المطلوب يعتمد إلى حد بعيد على مستوى التطور في الأماكن المجاورة. فكما أن الأسواق الموسمية في المغرب تختفي في عصر التقدم الحضاري الحالي، فإن عالم التجارة في القرن الثالث عشر تجاوز ما كان باستطاعة الأسواق الموسمية أن تقدمه بصرف النظر عن كفاءتها الإدارية والمالية.

ثالثاً، إن المستويات الجديدة من الحاجة تدفع بالتقدم التقني نحو الأمام وتستجيب له في الوقت ذاته في حقل النقل وللتغيرات في المنحنيات البيانية للمردود

الاقتصادي الخاص بالتكاليف ذات الصلة. ومن أسباب تخلف أسواق شمبانيا ازدياد أهمية النقل النهري في وسط أوروبا، والأهم من هذا أن سفن جنوة تطورت حتى استطاعت تحدي مياه المحيط الأطلسي متخطية الطريق الذي فقد جاذبيته لا لأسباب اقتصادية وحسب، بل بسبب عدم الاستقرار السياسي وتنامي مشاعر العداء.

ولم يكن بوسع مدن الأسواق الموسمية في شمبانيا فعل أي شيء لكي تتجنب العوامل الطبيعية أو السياسية الجغرافية التي تضافرت ضدها. فلطالما استبدلت المراكز المهمة في الاقتصاد العالمي بمراكز جديدة في مختلف الحقب التاريخية.[١٨] فالمركزي يصبح هامشياً، والهامشي يصبح مركزياً دون أن يكون له أي دخل في حد ذاته. وإذا لم يكن بالإمكان إلقاء اللوم على أي عامل من العوامل، فلا حاجة للنجاح أن يكون مستحقاً.

في الفصل الأول، وجهنا النقد إلى المؤرخين الغربيين لأنهم كانوا يبحثون عن مبررات نجاح أوروبا في الفضائل الفريدة للتطور الغربي. ومع ذلك، نرى في هذا المثال الأول أن لا داعي لمكافأة الفضيلة. فشمبانيا لم تكن تستحق السقوط، مثلما أن بروج، وهي موضوع الفصل التالي، لم تكن بالضرورة تستحق النجاح، ولو أن نجاحها لم يدم طويلاً، إذ تجاوزتها الأحداث الطبيعية، فتركتها مقطوعة بكل معنى الكلمة حين أحاطت بها المياه الراكدة بعد أن سد الطمي منفذها إلى البحر! فإذا استطاع الفشل غير المقصود أن يطاول منطقتين في أوروبا، فما الغرابة إذن في سقوط مناطق أخرى أكثر ازدهاراً مثل العالم العربي والصين؟ إن أسواق شمبانيا تجعلنا على استعداد للبحث عما هو أكثر من الميزة أو العيب حين نفسر ما حدث في أماكن أخرى من النظام العالمي.

كما يمكن استخلاص المزيد من العبر من قصة مدينة تروي، مع أن المقام يضيق عن البحث في مسائل التحديث العمراني والصناعي بشكل مفصل. إن الأساليب التقليدية في معالجة المدن الأوروبية في العصور الوسطى تؤكد استقلالها الذاتي أو حكمها الذاتي فيما يخص شؤونها البلدية، ويعزو تقدمها الاقتصادي إلى هذه السمة[١٩].

لكننا إذا أمعنا النظر في المعرفة بين المؤسسات الإقطاعية والبلدية في تروي، وجدنا صورة أشد تعقيداً واضطراباً. فمدن الأسواق لم تكن تتمتع بالاستقلال عن سلطة المؤسسات الدينية أو سلطة حاكمي شمبانيا وبري. ومع أن الحاكم (الكونت) منح تروي وثيقة الحكم الذاتي عام ١٢٤٢م، فإن بنود الوثيقة على ما يبدو لم توضع موضع التنفيذ على الإطلاق. فقد كان الكونت يحكم تروي حكماً مباشراً، ولو أنه لم يكن يتمتع بالحرية الكاملة في بروفنس التي كانت خارج نطاق سيطرته إلى حد ما. وقد كانت سيطرة فرسانه وأتباعه في المدن تفوق ما يشير إليه بريق المعرفة الاجتماعية. صحيح أن المواطنين (البورجوازيين) تخلصوا من ضريبة الرأس إما من خلال الإعفاء أو الشراء، ولم يعودوا بحاجة إلى موافقة الكونت للزواج من حر أو حرة خارج منطقتهم، لكنهم استمروا في دفع الضرائب، وظلوا خاضعين لرسوم خاصة ولرسوم التراخيص لصالح الكونت الذي يحتكر كثيرا من الوظائف الحساسة. لقد كانت طبقة النبلاء التي تملك الأرض ضالعة في جميع العائدات من الأسواق الموسمية، وتشارك في الاستثمارات العقارية والمصالح الوضيعة الأخرى.[٢٠]

ولم يكن ممكنا وصف هذا النوع من الرأسمالية بالاقتصاد الحر laissez fair. فكما سنرى في قصة فلندرة التي سنعرضها في الفصل الثالث، وفي قصص المدن الإيطالية الأخرى في الفصل الرابع، فإن الدولة تلعب دوراً مهماً في تنظيم التجارة والأعمال وسن التشريعات التي دعمت مكانة تجارها إزاء الأجانب والعمال، وضمان حصة السلطة الإقطاعية. ولم تكن إجراءات مصادرة ثروات التجار غير مألوفة، كما لم تكن التجارة آمنة على عكس ما يدعيه مفكرو الغرب أحيانا. فتجار الشرق الأوسط الذين تولوا التجارة بين الموانئ الإيطالية والمشرق لم يكونوا تحت رحمة أسيادهم الإقطاعيين (المماليك) أكثر من تجار شمبانيا المساكين.

وكما أشرنا في الفصل الأول، فإن أوجه الشبه في حالاتنا تفوق في الغالب أوجه الاختلاف، وهذا واضح وضوح الشمس في قصة فلندرة حيث كانت الأسواق الموسمية والمنسوجات وعملية التمدن تسير يداً بيد. وسوف نتناول هذا الموضوع في الفصل الثالث.

الهوامش
Notes

١- مع أنني أستخدم صيغة الماضي في الوصف التالي، لكن يجب أن نلحظ أن الأسواق الموسمية ما زالت مستمرة حتى يومنا هذا في الريف المغربي.

٢- انظر جيز وجيز (١٩٦٩م: ص ١٢) للاطلاع على وصف طواحين الماء الاثنتي عشرة في تروي في النصف الثاني من القرن الثاني عشر. وكانت هذه الطواحين توفر الطاقة اللازمة لتشغيل مطاحن الدقيق ومعاصر الزيتون، ولصناعة الحديد الناشئة.

٣- طرح بوستان Postan سابقاً نقطة مماثلة تقريباً (١٩٥٢م: ص ١٨١) في مقالته "تجارة أوروبا في العصر الوسيط: الشمال The Trade of Medieval Europe: The North".

٤- لقد قمت بتعديل الأخطاء التي وردت في هذه المصادر بعد تصويبها من قبل الباحثين الذين أتوا فيما بعد مثل بوتيه وبنتون Benton.

٥- هنا أستخدم بوتيو Boutiot (١٨٧٠م، ج ١: ص ٣٥٤)

٦- شابان (١٩٣٧م: ص ١٠٧) تؤرخ هذا في فبراير.

٧- كانت الأسواق الموسمية هذه تختلف اختلافاً جذرياً عن الأسواق في المغرب الموصوفة في بداية هذا الفصل لأن كلاً منها كان يستمر عدة أشهر لا يوماً واحداً.

٨- يبدو أن بوركيلو في دراسة في الأسواق الموسمية ج ١ (١٨٦٥م) خلط هذا الاتحاد برابطة لندن المختلف تمام الاختلاف الذي تم تنظيمه في فلندرة لتوفير الصوف

الإنجليزي لأنوالهم. وكما يشير بوتيه (١٩٥٣م: ص ١٢٦) فإن رأي بوركيلو قد تم دحضه نهائيا في كتاب هنري بيرين Henri Pirenne (١٨٩٩م، طبعة بيرين ١٩٣٩م، ج ٢ : ص ص ١٥٧-١٨٤)، الذي يبين الأخير على أنه اتحاد مختلف تماماً.

٩- كان البنادقة غائبين عن أسواق شمبانيا حتى منتصف القرن الثاني عشر (ديبورت Desportes ١٩٧٩م: ص ٩٧)، على اعتبار أن طريقهم إلى قلب القارة كان يمر عبر ما هو اليوم النمسا وألمانيا وانتهاء بلوبيك Lubeck على بحر الشمال.

١٠- شابان (١٩٣٧م: ص ص ٥٤-٥٥)؛ لكن قارن هذا بالمميزات الاحتكارية المشابهة التي كان يتمتع بها تجار الأقمشة المدنيين في مدن فلندرة – بروج، إيبر، وجنت – المعروفة بصناعة المنسوجات – كما وصفها نيكولاس (١٩٧١م). انظر الفصل التالي.

١١- شابان (١٩٣٧م: ص ص ٢٢٧- ٢٢٨)، ولكن أيضاً ليستوكوي Lestocquoy (١٩٥٢ أ) للاطلاع على وصف تحالف مشابه في المدن المعاصرة لفلندرة وإيطاليا. انظر الفصل القادم.

١٢- بحسب شابان (١٩٣٧م : ص ١٠٢) فإنه منذ القرن الثاني عشر كان هناك اتحاد للصرافين في المدينة.

١٣- اختلطت الأمور على بوركيلو بالنسبة إلى هاتين المنظمتين إلى حد كبير، ومن هنا بوتيو Boutiot وهو خطأ لفت بوتيه Bautier الانتباه إليه. ومن حسن حظنا أن هدفنا لا يوجب علينا تصحيح هذا الخطأ.

١٤- عرف الحرير عند الصينيين، واليونان، والرومان منذ أقدم العصور. لكن هذه الصناعة توسعت في البلدان العربية، وفي اليونان وحتى في إسبانيا تحت الحكم الإسلامي أيام شارلمان لكنها لم تتغلغل في فرنسا. وخلال القرن الثالث عشر، بدأت

صناعة الحرير في إيطاليا على نطاق ضيق. لكنها كانت تعتمد على خيوط الحرير المستوردة من الهند وجورجيا والصين وآسيا الصغرى (بوركيلو، ١٨٦٥م، ج ١: ص ص ٢٥٨- ٢٥٩). "فالملابس الموشاة بخيوط الذهب والفضة، والتي انتشرت الرغبة في امتلاكها بين الصليبيين، كانت أغلبيتها تصنع في بلاد الشام، وبلاد فارس، ومصر في الإسكندرية، وفي دمشق ..." (بوركيلو، ١٨٦٥م، ج ١: ص ٢٦٩).

١٥- في الزمان الذي سبق اختراع التبريد، كانت هذه السلع أساسية لإخفاء طعم اللحم "الفاسد."

١٦- انظر دي روفر de Roover (١٩٤٨م: ص ١٢) الذي ينصح بقراءة كتاب بيرين "التاريخ الاقتصادي والاجتماعي Economic and Social History" للاطلاع على مزيد من التفاصيل.

١٧- السابقة هي مدينة جميلة لكنها صغيرة اليوم، في حين اتخذت اللاحقة حياة متجددة حيث أصبحت جزءاً من منطقة العاصمة باريس.

١٨- انظر المقالة القاطعة التي كتبتها إيكولم Ekholm (١٩٨٠م: ص ص ١٥٥- ١٦٦). فالأمثلة في مقالتها مأخوذة من العصور القديمة بدلاً من العصور الوسطى.

١٩- يعلق ماكس ويبر Max Weber كثيراً على هذه النقطة في مقالته عن "المدينة" (مقاطع من الاقتصاد والمجتمع، ترجمة مارتنديل ١٩٥٨أ) والتي يذكر فيها أنه ما من أحد كانت لديه مدن حقيقية سوى أوروبا في العصر الوسيط، ويرجع الفضل في مولد رأسمالية العمل الحر إلى تأسيس الحرية المدنية.

٢٠- انظر الوصف الرائع لا للإقطاعية الريفية وحسب، بل للإقطاعية المدنية أيضا في شمبانيا من تأليف تيودور إيفرجيتس Theodore Evergates (١٩٧٥م) فدراسته تفند أغلبية الأفكار العامة التي تلقن للأطفال عن الإقطاع في العصور الوسطى.

الفصل الثالث

بروج وجنت:
المدينتان الصناعيتان والتجاريتان في فلندرة
BRUGES AND GHENT: COMMERCIAL AND INDUSTRIAL CITIES OF FLANDERS

لم يكن الاقتصاد الفرنسي هو الوحيد الذي ازدهر بين القرنين العاشر والثالث عشر، ولم تكن فرنسا المنطقة الوحيدة التي انتشرت فيها الأسواق الموسمية. فالأراضي المنخفضة من فلندرة (وتقع الآن غرب بلجيكا بما يعرف اليوم بهولندا)، وبعد انحسار هجمات الفايكنغ، شهدت ازدهار الجانب العمراني حيث شرع السكان في الانتشار بعد أن كانوا فيما مضى يؤثرون الابتعاد عن المناطق الساحلية، وبعد أن عاد الأمان إلى الطرق البرية والبحرية عاد التجار إلى السفر براً من جديد.

لكن ديناميكيات تشكيل المدن في فلندرة كانت أكثر اختلافاً وتطوراً عما كانت عليه في وسط فرنسا. أما في شمبانيا، فقد أسهم موقعها واستقلالها السياسي في إيجاد ظروف مواتية، ولو بصفة مؤقتة، شجعت على إقامة المراكز التجارية، وهذه بدورها شجعت على تطور صناعة لم تفلح في تشكيل قاعدة اقتصادية أساساً، ولا في البقاء بعد موت الأسواق الموسمية. أما في فلندرة فالعكس هو الصحيح. فبعد بداية متواضعة في الريف توسعت الصناعة وأدت إلى زيادة التمدن وبالتالي إلى نمو الوظائف التجارية في المدينة بشكل مباشر.

وهناك مدينتان رئيستان في فلندرة كانتا في القرن الثالث عشر مثالين بارزين على هذه العمليات. أما المدينة الكبيرة فهي جنت Ghent (وتسمى "جان" Gand بالفرنسية)[١] التي كانت مع باريس أكثر مدن شمال أوروبا سكاناً.[٢] فمنذ أقدم العصور اعتمد اقتصاد جنت على إنتاج القماش الممتاز، مع أنها كانت تنقل الحبوب، وتستضيف سوقا موسمية أيضاً. زد على ذلك أن تطورها ارتبط بالطلب المتزايد على المنسوجات، وهذا ما وفر فرص العمل لثلث القوى العاملة أو نصفها في ذروة الإنتاج في القرن الثالث عشر وبداية الرابع عشر.[٣] أما المدينة الثانية التي قدر لها أن تلعب دوراً أساساً في التجارة العالمية والمال بشكل فاق حجمها الصغير (٤٠٠٠٠) فكانت بروج التي أطلق عليها هيبكه Haepke اسم "سوق العالم."[٤] ولما كانت بروج ميناء على بحر الشمال وعلى اتصال مع إنجلترا وألمانيا، فقد لعبت دوراً رئيساً بصفتها قاعدة انطلاق التجارة البحرية الإقليمية في بحر الشمال وبحر البلطيق. فمنذ القرن العاشر، أقدم التجار على شراء المواد الخام (ولاسيما الصوف من إنجلترا) وبيع الحديد والبرونز، وفي القرن الحادي عشر، القماش (المصنوع في بروج وبالأخص في المدينتين الصناعيتين إيبر Ypres وجنت) إلى زبائن في مناطق بعيدة مثل نوفغورود Novgorod وغرب فرنسا (دوهيرد Doehaerd ١٩٤٦م: ص ص ٣٨-٤٠). وبعد الانحطاط الذي حل بأسواق شمبانيا الموسمية، لم يعد للإيطاليين مكان يقابلون فيه نظراءهم لشراء القماش الفلمنكي. فبعد أن طوروا طريقهم البحري إلى بروج في أواخر القرن الثالث عشر وسّعت تلك المدينة مركزها التجاري والمالي ليصبح القوة المحركة لتطورها. ولم ينتقل هذا المركز إلى أنتويرب إلا بعد تراجع هذا المركز بسبب طغيان الطمي على هذين الميناءين الواحد تلو الآخر.

منشأ مدينتي جنت وبروج

The Origins of Ghent and Bruges

أدى سقوط الدولة في القرن الخامس إلى تناقص عدد السكان في المدن المرتبطة بالإمبراطورية الرومانية التي أصبحت بعد ذلك بلجيكا؛ ففي القرن السادس، كانت

المستوطنات الوحيدة الباقية هي التي ارتبطت بالمؤسسات الدينية (دوهيرد، ١٩٨٣م: ص ٣٣)[٥]. صحيح أنه ربما كانت هناك مستوطنات رومانية على مقربة من بروج وجنت (فيرهلست Verhulst، ١٩٧٧م: ص ١٧٨) لكن آثارها اندثرت بمرور الزمن، ثم بدأت المدينتان بالظهور ثانية، أو بجذب الانتباه في القرن التاسع حين عرفتا بوصفهما مستوطنتين يمكن الوصول إليهما بالقوارب ويتمتع سكانهما بحق ممارسة التجارة،[٦] وبوصفهما عاصمتين لوحدتين إداريتين في إمبراطورية شارلمان.[٧]

وفي نهاية القرن التاسع، منح تفكك إمبراطورية شارلمان قسطاً كبيراً من الاستقلال إلى مختلف الحكام المسيطرين على المناطق الصغيرة. وهكذا حصّن بولدوين الأول Baldwin I، كونت فلندرة، وخليفته بولدوين الثاني، مستوطناتهما ضد الفايكنغ؛ وبعد دحر الغزاة، تولى كلاهما إنعاش مدن فلندرة التي تابعت توسعها السريع في القرون التالية من النهضة الأوروبية. وفي تلك الأثناء أعيد بناء مدينة جنت (فان فير فيكه van Werveke ١٩٤٦م: ص ص ١٦–١٧)، وشيد حصن بروج الذي بنيت المدينة حوله (دوهيرد، ١٩٨٣م أ: ص ٤٠؛ فيرهلست، ١٩٦٠م؛ فان هوته van Houtte ١٩٦٧م: ص ١١). وتشير النقود التي سكت في أواخر القرن التاسع باسم الحصن في بروج (التفاصيل في ديكلو Duclos ١٩١٠م: ص ١٤) إلى أنها كانت بالفعل تتمتع بأهمية اقتصادية وتجارية. وقد تحقق هذا الوعد وأكثر بعد ذلك بقرن من الزمن حين أصبحت بروج العاصمة الإدارية لفلندرة (ديسوشوا Dusauchoit، ٩٧٨م : ص ٢٧).

وقد شهد القرن الحادي عشر وبالأخص القرن الثاني عشر تغيرات هائلة في هاتين المدينتين الصغيرتين اللتين كانتا حتى ذلك الحين تحت حماية قلاع الكونت وفي عام ١١٠٠م تقريباً، كانت الأسواق الدورية المشابهة لأسواق شمبانيا تعقد في هاتين المدينتين لمدة شهر واحد فقط، وتجتذب المشترين والبائعين من مراكز تجارية أقل تنوعاً. ومن المدن التي شهدت انعقاد هذه الأسواق الدورية إيبر Ypres وتورو Thorhout،

وليل، Lille ومسين Messines وسوق بروج القديم بعد أن ألحقت بالأسواق رسمياً عام ١٢٠٠م (مع أنها كانت تقام منذ عام ٩٥٨م)[٨]. ومما يذكر أن هذه الأسواق ارتبطت بتجارة المنسوجات، فهناك دليل على أن التجار الفلمنك في القرن الحادي عشر كانوا يشترون الصوف الإنجليزي من لندن، وكان الصوف الإنجليزي يباع في الأسواق الموسمية.[٩] أضف إلى ذلك، أن التجار الفلمنك كانوا يقطعون مسافات أطول بوصفهم عملاء تشكل الأقمشة سلعتهم الرئيسة. وقد جاءت هذه النشاطات نتيجة نمو صناعة النسيج التي لولاها لما كان لدى الفلمنك ما يبيعونه وبالتالي ما يشترونه أيضاً.

اكتسبت مدن النسيج في الشمال قدرا معينا من الاستقلال. وفي عام ١٠٠٢م أصبحت ليج Liege أول مدينة من مدن النسيج تحاط بالأسوار (جانشوف Ganshof ١٩٤٣م، : ص ٣٧). وبحلول نهاية القرن الحادي عشر، كانت جميع مدن النسيج الرئيسة قد شيدت أسوارا أو خنادق حول محيطها الآخذ بالتوسع.[١٠] لكن هذه المدن ما لبثت أن خرجت عن نطاق تحصيناتها وتجاوزت أسوارها. وفي القرن الثالث عشر، أقدمت "الطبقات العليا" (وهي تحالف بين النبلاء الفقراء والتجار أو الصناعيين الأغنياء) على عزل العمال الكادحين خارج أسوار إيبر وربما جنت أيضاً – لمنعهم من إثارة القلاقل.

وهكذا ارتبط التوسع في صناعة النسيج بقضايا التوسع المدني، وظهور بوادر بنية طبقية، وباستمرار تطور التجارة والشؤون المالية العالمية في فلندرة.

نشوء صناعة النسيج الفلمنكية

The Origins of The Flemish Textile Industry

من المؤكد أن الأديرة والمناطق الريفية من فلندرة كانت تصنع أقمشة عالية الجودة في القرن التاسع وربما قبل ذلك (إسبيناس Espinas ١٩٢٣م، ١، انظر الكتاب الثاني) مستفيدة من ظروف مواتية كثيرة، مع أنها لم تكن وقفا على فلندرة. ويقول

إسبيناس (١٩٢٣م، ١: ص ص ٢٥–٢٦) إن تآلف مجموعة فريدة من العوامل سهل نمو هذا التخصص ولاسيما في فلندرة: وهي وجود أراض ملائمة لتربية الغنم، وهي حرفة تقليدية قديمة (كان القماش الفلمنكي معروفا منذ العهد الروماني)، والموقع الممتاز بين القارة الأوروبية والبحر، والأهم من هذا وذاك، وجود كثافة سكانية عالية أجبرت السكان على الجمع بين الزراعة وصنوف الإنتاج الأخرى.[١١] ومنذ القرن العاشر، دأب التجار الفلمنك على القدوم إلى لندن لشراء الصوف وتصدير أقمشتهم إلى الأسواق الإنجليزية والإيرلندية (دوهيرد، ١٩٤٦م: ص ٣٨).[١٢] وما أن انتصف القرن الحادي عشر حتى بدأ إنتاج النسيج على قدم وساق خاصة بعد أن قدم القصّارون، والنساجون، والغزّالون إلى المدن المتخصصة في صناعة النسيج. وشهدت الحياكة ثورة في منتصف القرن الحادي عشر زادت إنتاجية العمال بمعدل ثلاثة إلى خمسة أضعاف نتيجة التحول من النول التقليدي الأفقي إلى النول العمودي الجديد (سيبولا Cipolla، ١٩٧٦م: ص ١٦٤).

في ذلك الوقت، كانت التجارة محلية إلى حد بعيد. أما شركاء تجار فلندرة الرئيسيون فكانوا على سواحل بحر الشمال وبحر البلطيق، على اعتبار أنه كان بوسعهم الوصول إلى هاتين المنطقتين بسفنهم الخاصة. ولما أشرف القرن الحادي عشر على نهايته كانت إيبر على سبيل المثال تصدر أقمشتها إلى نوفجورو Novgorod في الشرق، وإلى فرنسا التي كانت تعطيها النبيذ في المقابل، وإلى المدن الألمانية مثل كولونيا (دوهيرد، ١٩٤٦م: ص ٣٩). ومن الواضح أن إنتاجها كان ضخما حتى إن المدينة بدأت في عام ١١٠٠ تكتسب سمة صناعية، حسبما يقول فان فيرفيكه (١٩٥٥م: ص ٥٥٢).

ولا نعرف على وجه الدقة ما إذا كان إنتاج النسيج قد بدأ في مدن بعينها لأنها كانت مواقع للأسواق الموسمية أو لأن أماكن إنتاج الأقمشة كانت جذابة للأسواق. ومهما يكن الأمر، فقد كانت هناك قابلية للتآزر بين الوظيفتين؛ فالأسواق متطورة

مثلها مثل الأسواق في فرنسا، وقادرة تماماً على توليد طلب إضافي وعلى تلبية احتياجات الزبائن داخل البلاد وخارجها. أضف إلى ذلك، على حد تعبير فان هوت (١٩٥٣م: ص ٢٠٦)، أن:

> الأسواق البلجيكية الموسمية كانت مراكز لتحويل الأموال، حيث طورت أسواق فلندرة عمليات تحويل مهمة لسندات الأسواق التي لم تُلغ إلا في القرن الرابع عشر نتيجة للموجة الأولى من "طلينة" الحياة التجارية (أي جعلها إيطالية) وظهور الحوالات نتيجة ذلك.

لكنها لم تكن عالمية بما يكفي على اعتبار أن الطريق البحري بين البحر الأبيض المتوسط وبحر الشمال لم يكن معروفاً حتى ذلك الحين. فالاتصال مع جنوب أوروبا كان بحاجة إلى صلة وصل.

وهكذا شرع التجار والصناعيون في فلندرة بالقدوم إلى أسواق شمبانيا في أوائل القرن الثاني عشر. وفي منتصف ذلك القرن، بدأ التجار من عدد من المدن المعروفة بإنتاجها للنسيج في فلندرة يتخذون مخازن لهم في مدينتي تروي وبروفنس، مع أن مكان الصدارة آنذاك كان من نصيب تجار مدينتي أرا ودويه، وليس جنت أو إيبر.

لقد تعرّف الفلمنك، بفضل الحملات الصليبية للنبلاء والفرسان على كل البضائع المرغوبة التي يمكنهم مبادلة أقمشتهم بها فيما لو صدروها إلى الشرق بدلاً من المناطق المتخلفة في الشمال. وتبين أن التجار الإيطاليين في أسواق شمبانيا هم الوسطاء الذين أخرجوا المنسوجات الفلمنكية إلى أسواق أوسع. فالقماش الذي وصل بكميات كبيرة إلى جنوة في منتصف القرن الثاني عشر (لوران ١٩٥٣م: ص ص ٥٤-٥٦-٦٤) كان يشحن إلى بلاد الشام، حيث تساعد قيمته في موازنة العجز في المدفوعات الذي كانت أوروبا تسدده من قبل بشحن الذهب والفضة (دوهيرد، ١٩٤٦م: ص ٤٣).

واستمرت هذه الترتيبات حتى العقود الأخيرة من القرن الثالث عشر تقريباً، حين تعرضت للاضطراب بسبب العوامل السياسية والقلاقل العمالية، ثم أعيد ترتيبها

جذرياً من خلال طاقات الشحن الجديدة. أما التأثيرات فكانت معقدة. أولاً، وجود فجوة متنامية بين مدن الإنتاج مثل جنت وبروج العاصمة المالية والتجارية. ثانياً، نشوب صراعات سياسية داخلية مثلت تحدياً لسلطة النخبة التي تشكلت من التحالف بين الحاكم (الكونت) وطبقة النبلاء poorter class، والتي كانت تستبدل الظلم المنظم بتناحر التعددية الحزبية الفوضوية؛ وأخيراً تفاقم الصراعات السياسية الخارجية، واتخاذها بعداً ثلاثياً بين فرنسا وإنجلترا والمواطنين المحليين المطالبين بالاستقلال. وحين أشرف القرن الثالث عشر على نهايته، منع الصراع بين كونت فلندرة وملك فرنسا، الذي كان قد ضم لتوه مقاطعتي شمبانيا وبري إلى مملكته، بيع القماش الفلمنكي إلى الإيطاليين في أسواق شمبانيا. وقد زاد هذا من حماسة التجار الإيطاليين لكي يوسعوا طريقهم البحرية إلى بروج، خاصة بعد أن غدوا قادرين على ذلك مؤخراً بفضل سفينة جديدة كبيرة الحجم.

صحيح أن النقل البحري الإيطالي جعل من بروج ميناء عالمياً من الطراز الأول، لكن كانت هناك العديد من التطورات والمفارقات الغريبة في هذه الأهمية حديثة العهد. فما إن وصل التجار والمصرفيون الإيطاليون وأقاموا مستعمراتهم الدائمة في بروج حتى بدأوا يحلون تدريجياً محل التجار المحليين الذين تراجعوا إلى مجرد حاشية ضرورية فيما يخص التجارة العالمية (وهذا مشابه لمفهوم *الكومبرادور comprador* — أي المستشار — الذي برز فيما بعد). ثانياً، أصبح تدهور الميناء أمراً لا مفر منه مثلما اكتسب أهمية متزايدة في نجاح المدينة على الصعيد الاقتصادي. فانسداد الميناء أدى من قبل إلى تطوير ميناء دام Damme القريب الذي بني عام ١١٨٠م بعد تعذر الوصول إلى بروج. لكن حتى ذلك الميناء لم يعد قادرا في أواخر القرن الثالث عشر على استقبال السفن ذات الغاطس العميق. وهكذا لم يكن هناك بد من افتتاح ميناء جديد وبعيد في سلوس Sluis في عام ١٢٩٠م (للمزيد من التفاصيل راجع فان هوت، ١٩٦٦م: ص ص ٢٥١ — ٢٥٢،

٢٦٣ – ١٦٤). ومن المفارقات أن الرمال سدت مدخل المدينة بعد أن باتت السفن قادرة على الإبحار من البحر الأبيض المتوسط إلى بحر الشمال، وبعد أن أصبح هذا الخط البحري طريقاً رئيسة. وقد أدت هذه الحال إلى نقل أعمال الميناء إلى أنتويرب Antwerp (فان فيرفيكه، ١٩٤٤م)، بصرف النظر عن عوامل أخرى كانت وراء هذا الانتقال. لكن دعونا نعد إلى الخلف قليلاً لنبحث في هذه التغيرات بمزيد من التفصيل.

ذروة المنسوجات (جنت)
والتحول إلى التجارة (بروج)
The Height of Textiles (Ghent) and the Shift to Commerce (Bruges)

على الرغم من أن توطد دعائم التجارة مع المدن الإيطالية، وبالأخص جنوة، في الربع الأخير من القرن الثاني عشر (دوهيرد، ١٩٤١م: الفصل الأول) أدى إلى تغيرات داخلية جمة في المدن الفلمنكية في الربع الأول من القرن الثالث عشر، فإن فلندرة لم تبلغ ذروة أهميتها بالنسبة إلى النظام العالمي ما قبل الحديث إلا في عام ١٢٥٠م، وربما ١٣٢٠م. وقد تضاعف إنتاج المنسوجات مع تضاعف الطلب عليها في أوروبا والبحر الأبيض المتوسط. وفي ١٢٣٤م كانت المنسوجات الفلمنكية تصل بلاد الشام، "وفي عشية حافلة بالنشاط، وهي عشية سفر سان لويس St. Louis من مرسيليا إلى سورية في ١ أبريل ١٤٢٨م، أبرمت مئات العقود التي ذكرت فيها المنسوجات من دويه، وأرا، وإيبر" (لوران، ١٩٣٥م: ص ٦٦). في تلك الفترة، لم تكن جنوة وحدها الضالعة في إعادة شحن البضائع نحو الشرق، بل مدن كثيرة أخرى غيرها.[١٣] وكان إنتاج المصانع الفلمنكية من الضخامة آنئذ بحيث جعل لوران يؤكد أنه شكل ثورة صناعية حقيقية على غرار ما حدث في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر، ولو على نطاق أصغر (لوران، ١٩٣٥م: xii).

لقد كانت ثورة صناعية من ناحية (ولو أنها تستعمل تقنيات بدائية من الأشغال اليدوية في بروكسيل) وثورة رأسمالية من ناحية أخرى على اعتبار أن النظام الطبقي الوليد الذي برز إلى العلن يتجه نحو النوع المقترن بالعصر الحديث أكثر من اقترانه بقيود النظام الإقطاعي العديدة. فطبقة النبلاء كانت في طرف[١٤] وعمال النسيج في طرف آخر (أي القصارون، والغزالون وعمال الحياكة الذين لم يكن لديهم ما يبيعونه سوى العمل). (ومن اللافت أن التقارير عن الصراع العمالي في ذلك الوقت تهمل ذكر الغزالات من النساء تماماً).

وكما كانت الحال في مانشستر في القرن التاسع عشر، فإننا نجد فصلاً فعلياً وتمييزاً قضائياً بين المجموعتين. فأهل النخبة كانوا يسكنون المدن القديمة (أي المستوطنات الأصلية المسورة) في مساكن كالقصور شيدت على نمط الحصون، أما العمال فتراجعوا إلى أطراف المدن حيث كانت مصانعهم. ويقول فان فيرفيكه (١٩٥٥م: ص ٥٥٩) إن العمال في جنت كانوا يسكنون وراء أبعد أسوارها. ومع أن بروج، التي تمكنت من شراء مساحات واسعة من الأراضي حول المدينة القديمة بعد أن ضاقت عنها حدودها، وسعت أسوارها مرات عدة حتى أصبحوا داخلها. وباستثناء النخبة، لم يكن لأحد الحق في امتلاك الأرض ملكية حرة، ولا في المثول أمام قاض مدني سوى المواطنين. أما العمال فلم يكن لهم الحق لا في شراء الأراضي ولا في الحصول على العدالة المدنية، وقد كانت هذه من المسائل الحيوية في العصور الوسطى.

بالإضافة إلى ما تقدم، كان يحق للنخبة إصدار تشريعات وقوانين تحقق لهم مصالحهم الذاتية. "فالقوانين التي يفرضونها على صناعة النسيج تأتي لصالح تاجر القماش بصفة عامة، إذ عارض النبلاء بكل قواهم قيام تجارة مستقلة." (فان فيرفيكه، ١٩٥٥م: ص ٥٦٢). ففي مدينة جنت، كانت هناك شرذمة من تسعة وثلاثين شخصاً تتداول مراكز السلطة التشريعية الثلاثة عشر فيما بينها كل ثلاث سنوات (ليستوكوي

١٩٥٢ أ، وأماكن أخرى) وتشكل الكيان المستقل الذي حاز على إعجاب ماكس ويبر. وفي عام ١٢٩٧م، حين خرج جي دي دامبير Guy de Dampierre على ملك فرنسا وأطاح بشرذمة التسعة والثلاثين في جنت، عين محلهم تسعة وثلاثين آخرين من طبقة النبلاء (فان فيرفيكه، ١٩٤٦م: ص ٣٥). وعلى غرار الحال في إنجلترا في القرن التاسع عشر، كانت هناك حالات زواج كثيرة بين كلا الطائفتين، أي بين أولاد النبلاء الذين لا أراضي لديهم، والبنات الثريات من كبار الأسر البرجوازية (فان فيرفيكه، ١٩٤٦م: ص ٥٧؛ بلوكمانز Blockmans، ١٩٨٣م: ص ٦٧)، مما عزز التحالف بين الإقطاع ورأس المال في المدن.

أما الفقراء فلم يعدموا مواردهم الخاصة، إذ خاضوا العديد من الثورات بهدف حماية حقوقهم، وهذا ما حدث في فلانسين Valenciennes عام ١٢٢٥م، ودويه عام ١٢٤٥م، وجنت عامي ١٢٥٢م، و١٢٧٤م (بلوكمانز، ١٩٨٣م: ص ص٦٧-٦٨). وفي عام ١٢٨٠م خرج العمال إلى الشوارع في كل مدينة من مدن النسيج في فلندرة، (بما فيها جنت وبروج) احتجاجا على ظروفهم،[١٥] لدرجة أنهم أقحموا في الصراع على السلطة الذي نشب عام ١٣٠٢م بين الفرنسيين والإنجليز سواء فيما بينهم أو طمعاً في السيطرة على فلندرة. في ذلك الحين، كان النبلاء الفلمنك متحالفين مع ملك فرنسا والبرجوازية المحلية من خلال التزاوج بحيث لم يكن أمام العمال من وسيلة للإطاحة بهم سوى الانحياز إلى جانب الغزاة الإنجليز الذين تمكنوا بمساعدة ميليشيات العمال من دحر الفرنسيين في معركة كورتريه Courtrai الشهيرة التي لم تغير نظام الحكم في المدن الفلمنكية وحسب، بل غيرت أيضا نتائج السياسة الدولية.

لكن التحول الاجتماعي في المدن الفلمنكية لم يكتسب قوة كافية للنيل من نفوذ الطبقة الأرستقراطية إلى أن آلت الأمور إلى جاك فان آرتفلده Jacques van Artevelde (١٣٣٨-١٣٤٥م) لكن بعد فوات الآوان (فان فيرفيكه، ١٩٤٣م؛ لكن راجع نيكولاس،

١٩٨٨م، للاطلاع على رأي آخر). كانت صناعة النسيج في حالة انحدار إذ إن المنتجين الآخرين، ولاسيما الإنجليز، كانوا قد كسروا الاحتكار الفلمنكي. وفي فترة إعادة البناء التي تلت، لم تعد الحركات العمالية تكافح في سبيل الحرية، بل في سبيل الحد من منافسة القصارين وعمال الحياكة من أهل الريف غير المسجلين في النقابة للحصول على نصيب من السوق المنكمشة.(١٦)

ويعزو بعضهم قسطاً من المصاعب الاقتصادية التي حلت بصناعة النسيج الفلمنكية إلى الحاجة إلى تكديس كميات كبيرة من الصوف الإنجليزي الممتاز والمستورد بعد توسع الصناعة، الذي لا يمكن بدونه إنتاج القماش الممتاز الذي اشتهرت به فلندرة. فهذا الاعتماد الذي بدأ في أوائل القرن الثاني عشر، أصبح أشد وضوحا في القرن الثالث عشر، مما جعل العمال يخضعون لسلطة التجار بصفتهم الضامنين لاستمرار تدفق الصوف المهم. فمنذ أوائل العصور الوسطى، أخذ التجار الفلمنك يسافرون إلى لندن واسكتلندا لشراء الصوف الإنجليزي عالي الجودة. وفي مطلع القرن الثالث عشر انتظم هؤلاء التجار في مجلس لندن The House of London، وهو مجموعة من المشترين تجمعوا بهدف الحصول على ميزات متساوية من الحاكم الإنجليزي وتحديد الأسعار (بيرين Pirenne، ١٨٩٩م).

لكن المعارك السياسية بين فرنسا وإنجلترا غالبا ما تركت أثرها في اقتصاد فلندرة؛ فقد كان حظر تصدير الصوف الإنجليزي إلى فلندرة سلاحاً متكرراً في الصراع. كما كانت بعض الدوافع وراء تحالف جي دي دامبير وعمال النسيج، وأخيراً جاك فان آرتيفلده مع إنجلترا ذات طابع اقتصادي. وفي كل مرة تنحاز فيها مدينة فلمنكية إلى صف إنجلترا كانت تمنح الأفضلية في التعامل في سوق الصوف. وحتى حين كسبت إنجلترا احتكار بيع صوفها من خلال إقامة مراكز خاصة ببيع الصوف في القارة الأوروبية، ضَمِن لها الدعم الذي قدمته بروج إقامة المركز فيها بين وقت وآخر على الأقل.

ورغم ذلك كله، ما كان بالإمكان تجنب اختفاء الصوف الإنجليزي في آخر الأمر من المغازل والأنوال الإنجليزية. فقد كان تطوير صناعة النسيج في إنجلترا قبل أي شيء آخر هو الذي أنهى احتكار الفلمنك لهذه الصناعة. فمع ازدياد كميات الصوف المستهلكة في البلاد، قل تصديره. ولما شحت كميات الصوف الممتاز في فلندرة، تضاءلت جاذبية إنتاجها. وقد استورد التجار صوفاً أقل جودة من إسبانيا، لكن القماش المصنوع منه كان خشن الملمس، كثير التجاعيد.

وبالنظر إلى ما تقدم، يسهل على المرء فهم الأسباب التي حملت عمال النسيج في فترة الانحدار تلك على الاهتمام بحماية أنفسهم من منافسة الريف. كانت أجور عمال المدن مرتفعة؛ وبما أن القماش الرديء أدى إلى انخفاض أسعاره، لجأ الرأسماليون إلى تخفيض التكاليف بنقل عملهم إلى الريف حيث الأجور أقل. أما النقابات الحرفية فردت بالمطالبة "بالورشة المغلقة"[(١٧)] لكن هذه الجهود ذهبت أدراج الرياح. وقد هاجر بعض العمال المهرة إلى إنجلترا بحثا عن العمل، وتوجه بعضهم إلى إيطاليا (دوهيرد، ١٩٤٦م: ص ص ٩٩-١٠٥)، لكن غالبيتهم آثرت البقاء في الوطن انتظاراً لتحسن الظروف. وقد تحسنت الظروف بالفعل لفترة وجيزة في أواخر القرن الرابع عشر، بعد أن أزهق الطاعون أرواح عدد كبير منهم، وأدت ندرة اليد العاملة إلى رفع مكانة السوق وبالتالي إلى تحسين ظروف العمل. لكن العصر الذهبي لصناعة النسيج الفلمنكية ولى إلى غير رجعة.

وقبل انقضاء العصر الذهبي للنسيج في فلندرة، احتلت بروج مركزاً متقدماً بين مدن العالم، فلم تكن تعتمد بصورة مباشرة على صناعة النسيج مثلما كانت بقية المدن الفلمنكية مثل إيبر وجنت. ومنذ البداية استبدلت بروج دورها في الإنتاج بالتجارة ونشاطات الميناء، وأصبحت صلة الوصل بين الموردين والأسواق في الخارج ومراكز الإنتاج القريبة. وقد تعزز هذا الدور إلى حد بعيد في أواخر القرن الثالث عشر حين أقام

التجار من دول المدن الإيطالية اتصالاتهم مباشرة مع بروج التي كانت مستعدة للعمل في بيع القماش بدلا من العمل من خلال الوسطاء في أسواق شمبانيا.

في عام ١٢٧٧م عبر تجار جنوة للمرة الأولى على متن سفنهم الجديدة الضخمة مضيق جبل طارق متجهين شمالاً على امتداد سواحل البرتغال وفرنسا ومن ثم إلى بحر الشمال، وألقوا مراسيهم في دام، ووصلوا من خلال قناة قصيرة إلى بروج، وبقناة أطول قليلاً إلى جنت. ولكن لم تكن هناك خدمة منتظمة بين الميناءين. وكلما تدهورت الأوضاع في شمبانيا زادت جاذبية الوصلة البحرية البديلة. وفي مطلع عام ١٢٩٠م، وما إن بني ميناء سلوز Sluis حتى أقيمت خدمة منتظمة بين جنوة وبروج سمحت للطرفين بتجاوز أسواق شمبانيا، عند الضرورة على الأقل. أما البندقية فتأخرت في اللحاق بهما، لكنها اضطرت هي الأخرى في عام ١٣١٤م، إلى استبدال الطريق المألوف إلى بروج عبر جبال الألب وألمانيا إلى البلاد المنخفضة بخدمة السفن. ولم يكن بوسعها التأخر، لأن بروج كانت في ذلك الوقت أهم الأسواق الأوروبية شمال الألب (فان هوت، ١٩٦٦م: ص ٢٥٣؛ ١٩٦٧م: ص ٥١). وبحلول عام ١٢٩٢م، حين أقام الإنجليز مراكز الصوف التابعة لهم في أوروبا، أصبحت بروج أيضا المكان الذي يقصده التجار لشراء أصوافهم.

بروج والممولون الأجانب

Bruges and Foreign Financiers

أدى الدفع بمدينة بروج إلى السوق العالمية إلى تغيير قاعدتها الاقتصادية التي كانت قائمة منذ القدم. ففي الماضي كان تجارها الملاحون يسافرون للبيع والشراء، لكنهم الآن اضطروا إلى المكوث في ديارهم بانتظار الزبائن. فبالإضافة إلى الألمان الذين بدأوا يتوافدون بكثرة بعد تنظيم اتحادهم،[١٨] والإسبان، وبالأخص القشتاليين، الذين بقيت أعدادهم قليلة رغم أنهم وصلوا منذ بداية القرن الثالث عشر، كان هناك الإيطاليون

الذين غيروا دور بروج الاقتصادي بالفعل من مركز للاستيراد والتصدير والإنتاج إلى مخزن حقيقي، لا للبضائع وحسب، بل للمال أيضاً. فحين تدهورت أوضاع النسيج، استمرت بروج في لعب دور البورصة الأوروبية.[١٩]

وعلى النقيض من مدن الأسواق الموسمية، لم يأت الإيطاليون بوصفهم مجرد زوار موسميين، بل بوصفهم تجاراً دائمين. وسرعان ما تسلموا وظائف السوق الدولية بالإضافة إلى دورهم المحلي في بيع القماش الفلمنكي. وكما ذكر دي روفر فإن "الطبقة العليا من المواطنين في بروج لم تكن في القرنين الرابع عشر والخامس عشر مؤلفة من التجار إلا فيما ندر، بل من العمال، وأصحاب الفنادق، وباعة الأقمشة، ووكلاء العمولة". (١٩٤٨م: ص ١٣). ولم تتأسس هذه المهن لخدمة اقتصادهم بل لخدمة الإيطاليين (وربما ظن بعضهم لمحاولة الإشراف عليهم). ولم يمنع الإيطاليين من الاستيلاء على كامل العمليات التجارية في المدينة إلا القانون الذي حظر على الأجانب ممارسة تجارة التجزئة وشراء البضائع المحلية بهدف إعادة بيعها في المدينة (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ١٦)، ومنعهم على الأقل حتى نهاية القرن، من التعامل مباشرة مع الباعة والمشترين المحليين (فان فيرفيكه، ١٩٤٤م: ص ص ٣٢-٣٣).

فرضت قيود على التجار الإيطاليين، وبالأخص فيما يتعلق بتجارة الأقمشة التي كانت المنتج الرئيس حتى ذلك الوقت. وبحسب رواية إسبيناس كان لابد من مرور كل القماش المعد للتصدير والمنتج في فلندرة عبر الوسطاء المحليين أو العملاء التجاريين (كورتير) الذين كانوا شبه موظفين يعملون لصالح التجار الأجانب ويسهرون على تحقيق صورة بدائية من العدالة. ويشبه هؤلاء حراس الأسواق الموسمية إلى حد يدعو إلى الريبة. أما العملاء فكانوا بدورهم يستأجرون الكتبة ليعملوا لديهم في حفظ السجلات الرسمية الخاصة بالتعاملات، والعتالين، والقبانين، والكيالين لأنهم يتحملون مسؤولية التبادلات الأمنية. وكان لكل أولئك الوسطاء صفة رسمية لأنهم معينون من

قبل سلطات المدينة (إسبيناس، ١٩٢٣م: ص ص ٣٠٥ – ٣٢١). هذا بالإضافة إلى أناس محليين لعبوا دوراً غير رسمي في التجارة.

كانت أسرة فاندر بورس vander Beurse العريقة في مهنة الفنادق، والتي أعطت اسمها لساحة البورصة Place de la Bourse هي الأشهر من بين أسر عدة. فحين يصل تاجر إلى بروج كان عليه العثور على مأوى له ولبضاعته. وعلى غرار الخانات التي انتشرت في مدن العالم الإسلامي وواحاته كانت في بروج مرافق تؤمن للتاجر مكانا لنومه، وتناول وجباته، وإيداع متاعه، ومكانا لخيله في الإسطبل (فان فيرفيكه، ١٩٤٤م: ص ٣٣). كما كان باستطاعته أن يودع أمواله (في مرحلة لاحقة) وأن يستبدلها بعملة أخرى (انظر دي رفر، ١٩٤٨م). وربما كان من الطبيعي أن يقوم صاحب الفندق أو معاونوه بإرشاد الغريب في المدينة ومساعدته في إبرام عقود التجارة. ويبدو أن الألمان على وجه الخصوص هم الذين كانوا يستفيدون من هذه المرافق.

أما الإيطاليون الذين جاؤوا فيما بعد، فإن كثرة عددهم حالت دون إيوائهم في هذه المرافق، ونظرا لطول فترة إقامتهم فقد فضلوا إقامة خاناتهم الخاصة. وحول هذا الموضوع يقول روفر:

> ما إن رسخ الإيطاليون وجودهم في فلندرة حتى بدؤوا في تنظيم "جمعيات" أو مستعمرات تضم جميع التجار القادمين من مدينة بعينها .... جمعية جنوة، والبندقية، ولوتشيزه، وفلورنسا ... وميلانو .... وكان من أولى مهمات الجمعيات حديثة التكوين الحصول على اعتراف رسمي بجمعيتهم والحصول على الميزات التجارية من السلطات المحلية (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ١٣).

لقد وفرت لهم هذه الميزات الحماية من مصادرة ممتلكاتهم بصورة عشوائية، وأسهمت في تحديد رسوم الموانئ المستحقة، كما وفرت لهم الحماية من قانون الإقطاع. من هنا نرى أن التجار المنعزلين لم يكونوا سوى حالات استثنائية. "فالمواثيق التي منحت للتجار الإيطاليين كانت بالفعل ... معاهدات تجارية" يتفق عليها بين دول المدن وتتخذ صفة "وثائق دبلوماسية" حقيقية (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ١٦).

ولم تكن الجمعيات أو المستعمرات الأجنبية مجرد تجمعات غير رسمية من أبناء بلد واحد يتبادلون مشاعر الود؛ بل كانت منشآت بالغة التنظيم، مثلها مثل النقابات، لكل منها رئيسها الخاص وقوانينها ووسائل تنفيذها (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ١٧؛ فان هوت، ١٩٦٧م: ص ص ٥٥–٥٦).[٢٠] وعلى غرار الحالة التي سادت في إنجلترا في العصور الوسطى، والتي أبدع في وصفها لويد Lloyd (١٩٨٢م) والحالة التي سادت في الإمبرطورية العثمانية بعد ذلك تحت اتفاقيات الاستسلام، شكلت المستعمرات الأجنبية سلطة لا تخضع لقوانين الدولة المضيفة، ومعفاة من الرسوم الجمركية للبلد المضيف، شريطة الحفاظ على انضباط أعضائها (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٢٨). وحين أشرفت العصور الوسطى على نهايتها، كان هناك حوالي ١٦ "جمعية" في مدينة بروج وهي: الألمان (ويسمون الشرقيون) والبنادقة واللوتشيون، والجنويون، والفلورنسيون، وتجار ميلان–كومو، والبلاسنتين، والبيزيون والكتلان، والأرجوان، والقشتاليون (ويسمون الأسبان)، والباسك، والهنغاريون، والبرتغاليون، والإنجليز، والاسكتلنديون. وبصفة عامة كان التجار من مختلف الجمعيات يفضلون العيش في شارع أو مكان واحد بحيث يشكلون حيا خاصا بهم ويقيمون مجالسهم الوطنية أو قنصلياتهم (ماريشال Marechal، بدون تاريخ : ص ص ١٥٣–١٥٥). كان العزاب يتناولون طعامهم معا، ويتبادلون الزيارات، وكانت بيوتهم هي في الغالب مكاتبهم.

على النقيض من المجالس التي تديرها المدن التجارية المشتركة في أسواق شامبانيا، كانت المنشآت وأعضاؤها دائمين في هذه المجالس التي تديرها "الجمعيات" المختلفة في بروج، ومع أن كثيراً من الإيطاليين نأوا بأنفسهم عن السكان المحليين، إلا أن بعضهم استقر في المدينة وتزوج من سكانها. واليوم هناك عدد من الأسر في بروج يستدل من اسمها على أنها تنحدر من أصل إيطالي. كما كانت لغة التجارة مطعمة كثيرا بالإيطالية، مثلما كان كثير من المعاونين والمستشارين في الشؤون المالية لدى طبقة النبلاء المحليين من

الإيطاليين. ولا شيء يصور لنا بالفعل وبهذه الدقة الفارق الحقيقي بين السوق الدورية والسوق المدنية مثل هذه الحقائق المعقدة. فكيف حدث هذا التحول؟

خضع تنظيم التجارة في إيطاليا إلى تحولات كبيرة في القرن الثالث عشر. فقد آثر كبار المساهمين في الشركات الإيطالية البقاء في ديارهم وترك إدارة مكاتبهم إلى وكلائهم في الخارج بدلاً من أن يتجشموا عناء السفر بأنفسهم. وكان الوكلاء مجرد مديرين ومعاونين يتقاضون الرواتب، ولم يكونوا شركاء في الشركة (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٣٢).[٢١] لقد كان هذا التطور في إدارة الأعمال ضخماً جداً حتى إن روفر وصفه بأنه ثورة تجارية تمخضت عن نتيجة دائمة ... مهدت الطريق أمام قدوم الرأسمالية التجارية التي لم تحل محلها الرأسمالية الصناعية في معظم الدول الأوربية قبل منصف القرن التاسع عشر" (١٩٤٨م: ص ١١).

ولم تكن هذه الشركات كبيرة الحجم. ففي مطلع القرن الرابع عشر، كان لثالث أكبر شركة فلورنسية من حيث الحجم "خمسة عشر فرعاً، وكانت تستخدم واحداً وأربعين وكيلاً، عدا المكتب الرئيس" (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٣٩)، لكن هذا الحجم كان بحاجة إلى إدارة حكيمة وحسابات دقيقة وكافياً لجمع رؤوس الأموال وتحويلها، كما تفعل الشركات متعددة الجنسيات اليوم، من الاستثمارات غير المربحة إلى المربحة، ومن الأماكن غير الواعدة، إلى الأماكن التي تبشر بعائدات عالية، فقدرة رأس المال على الحركة كانت بحاجة إلى سوق مالية متطورة.

أما الأمر الثاني الذي تغير فهو أن أهمية التجارة في المال والائتمان أصبحت مثل أهمية التجارة في البضائع (فان فيرفيكه ١٩٤٤م: ص ٤٣). وفي هذا الجانب من التجارة بالذات اكتسبت بروج أهميتها الحقيقية في السوق العالمية. وهنا أيضا نجد أن مسؤولية هذا التغيير تقع على عاتق الإيطاليين. صحيح أن معاملات الرهن وصرافة النقود في المدينة وجدت قبل مجيئهم، لكن الأعمال المالية والمصرفية العالمية لم تكن

متطورة. فإذا أراد النبلاء الفلمنك أو التجار اقتراض مبالغ كبيرة أو إرسال الأموال أو تسلمها من الخارج كان عليهم السفر إلى شمبانيا. لكن هذا تغير مع نهاية القرن الثالث عشر إذ لم تعد هناك حاجة إلى سفرهم.

كان اليهود، ومن بعدهم اللمبارديون والكاهورسيون بالدرجة الأولى، يقرضون المال (٣٠-٤٠ ٪ سنوياً) إلى النبلاء والبورجوازيين على حد سواء بفوائد فاحشة. وعلى اعتبار أن الدين يحرم الربا، فقد كان هؤلاء يتعرضون للاضطهاد أحياناً، لكنهم في الغالب كانوا مقبولين في المجتمع نظراً لحاجة الناس إلى خدماتهم، وكانوا دائماً تحت السيطرة من خلال التصاريح التي تكلفهم مبالغ طائلة.

وعلى نقيض المرابين، كان الصرافون مواطنين محليين يحترمهم الجميع، ويشترط أن يكونوا مواطنين في المدينة. وتطغى الأسماء الفلمنكية على لوائح الصرافين في بروج في القرن الرابع عشر (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ص ١٧١-١٧٢). ومن اللافت أنه كان يسمح للنساء بممارسة أعمال الصرافة.

> في القرون الوسطى، كانت صرافة النقود من الأعمال القليلة التي تتمتع فيها النساء بالمساواة مع الرجال. وفي هذا المجال، كانت الشروط المطبقة في بروج هي ذاتها المطبقة في جنت وفي أماكن أخرى أوروبا الغربية — وهناك أسماء ست نسوة على الأقل في لائحة ضمت أحد عشر صرافاً ... كن يمارسن العمل في ١٣٦٨م في فرانكفورت أون — ذي — ماين (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ١٧٤).

كان عدد الصرافين محدوداً جداً، والناس يتوارثون التصاريح بممارسة المهنة. وربما يفسر هذا سبب السماح للنساء، وكثير منهن أرامل، بممارسة هذه المهنة. ففي بروج، لم يكن هناك سوى أربعة صرافين يحملون تصاريح من حاكم فلندرة باحتكار المهنة. وظلت نشاطاتهم خاضعة للتنظيم الدقيق حتى بعد عام ١٣٠٠م، حين تزايد عدد الصرافين بسبب توسع الأعمال، وكانت جميع المنصات ملكا لبلدية بروج (دي روفر ١٩٤٨م: ص ص١٧٤-١٧٥). ومع أن الصرافين كانوا في نهاية الأمر يقومون بوظائف الإيداع في البنوك، ويسكون العملة والسبائك ويتاجرون بها، ويقبلون

الودائع القابلة للدفع حين الطلب، ويرتبون إجراءات تحويل الأموال بين مودعيهم، ويعيدون استثمار الأموال المودعة في أمانتهم (إما بصورة مباشرة أو غير مباشرة من خلال تقديم القروض) إلا أن نشاطاتهم لم ترق إلى مستوى التجارة العالمية (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٢٣٨).

لقد تركت هذه المهمة إلى التجار والمصرفيين الإيطاليين الذين احتكروا عمليات صرافة الأموال والائتمان الدولية. ويؤكد دي روفر أنه على النقيض من نظرية بيجود Bigwood (١٩٢١م) التي تقول إن النشاط المصرفي نشأ من إقراض الأموال في البلدان المنخفضة، فإن لكل منهما أصله المنفصل. فالنشاط المصرفي الحقيقي دخل إلى بروج بشكله المتقدم عن طريق التجار والمصرفيين الإيطاليين الذين كان نظامهم يسبق نظام فلندرة بقرنين من الزمن على الأقل. وبسبب هذا الفارق، أصبحت سيطرة الإيطاليين السريعة على السوق المالية أمراً لا جدال فيه. أما إسهامهم الرئيس فهو الحوالة، وهي في الأصل عقد يحكم التسديد في وقت لاحق وفي مكان آخر. وقد تطورت الحوالة من عقد بدائي آخر ألا وهو عقد التبادل.

ويعود تاريخ أحد أقدم عقود التبادل التي تذكر بروج إلى عام ١٣٠٦م؛ وهو صك موثق يقر بتسليم مبالغ "وهمية" ويوافق على تسديد ما يعادلها في سوق بروفنس التي تعقد في مايو القادم. وهذه ليست حوالة حقيقية لأنها اتفاقية بين طرفين لا ثلاثة أطراف (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٤٩، لكن بناء على دوهيرد، ١٩٤١م). في ذلك الوقت كان هناك نوعان من عقود التبادل، كلاهما يحتاج إلى وجود طرفين متعاقدين أمام الكاتب بالعدل وهما *الكامبيوم* *cambium* أو العقد العادي، و*الكامبيوم نوتيكوم* *cambium nauticum* أو العقد البحري الذي ينص على أن استحقاق الدفع مرهون بوصول البضاعة بسلام. لكن ما إن بدأ الإيطاليون بلزوم ديارهم، حتى مست الحاج إلى أداة أكثر تعقيداً. فقد دخل في الاتفاق طرف ثالث، وهو الوكيل الذي يؤمر بدفع

مبلغ معين لشخص آخر. من هنا نشأت ضرورة الحوالة، ففي مطلع القرن الرابع عشر بدأت هذه الطريقة الجديدة تحل محل العقد العادي، وشيئاً فشيئاً، ألغى التأمين البحري الحاجة إلى العقد البحري في وقت لاحق من ذلك القرن. أما الحوالة فهي في الأصل وثيقة يتفق فيها البائع والمشتري على أن يكون الدفع في مكان غير مكان تسليم البضاعة وبالعملة المتداولة في بلاد البائع (عادة). وكانت في الأساس كمبيالة زمنية تتضمن موقعاً بعيداً وتحويلاً من عملة إلى أخرى (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٥٣). وقد سهلت مرونة هذه الأداة عمليات التجارة الخارجية إلى حد بعيد. (لكننا سنرى أيضاً في الباب الثاني أن هذه الأداة كانت موجودة من قبل فيما يخص التجارة عبر الشرق الأوسط). وعلى الرغم من أن الكمبيالة أو الحوالة في ذلك الوقت لم تكن "قابلة للخصم ولا للتداول" (دي روفر، ١٩٤٨م : ص ٥٣)[٢٣] لكنها سمحت بحركة رأس المال بشكل لم تعرفه التجارة الأوروبية حتى ذلك الحين.

وتبين فيما بعد أن حركة رأس المال هذه كانت نعمة مختلطة بالنسبة إلى بروج، لأنها وضعت مصيرها شيئاً فشيئاً في أيدي "جمعيات أجنبية" تهتم بتحقيق أرباحها الخاصة أكثر من اهتمامها بقدرة البلد على السداد. فرأس المال الذي اجتمع لدى التجار والمصرفيين الإيطاليين كانت يقدَّم بصفة قروض إلى المنتجين المحليين إما بصورة ودائع لفترة زمنية محددة أو مقابل أسهم في السوق، فربما كانت إيطاليا في العصور الوسطى الدولة الأوروبية الوحيدة التي حظيت "باستثمارات أجنبية" (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٤٢). ومنذ أن بدأت صناعة النسيج الفلمنكية في التراجع، نقل الإيطاليون رؤوس أموالهم إلى استثمارات أكثر ربحية. وحين تراجعت الاستفادة من مرافق الموانئ بسبب تراكم الطمي في قناة سلوس،[٢٤] نقلوا مقصدهم – وبالتالي مكاتب وكلائهم شرقاً إلى أنتويرب، وهي ميناء أفضل يلائم السفن ذات الغاطس العميق ويتمتع بموقع استراتيجي يسهّل السيطرة على طرق التجارة البرية التي لم تعد تمر بفرنسا، بل عبر ألمانيا (بروليه وكرييكس Brulez and Craeybeckx، ١٩٧٤م).

وباء الطاعون

The Black Death

حدث هذا الانتقال الأخير تقريباً في أعقاب تفشي وباء الطاعون الكاسح الذي دمر كل طرائق التعامل المعروفة. صحيح أن عدد السكان الفلمنك توقف عن النمو بسبب كوارث طبيعية أخرى في القرن الرابع عشر وبالأخص في فترة المجاعة بين عامي ١٣١٦م–١٣١٧م، لكن أياً من هذه الكوارث لم يكن بفداحة هذه الآفة التي وصلت إلى فلندرة من آسيا الصغرى عن طريق جنوة في منتصف القرن الرابع. وتعجز الكلمات عن وصف مدى تأثير هذا الوباء في مسيرة تاريخ العالم.[٢٥] ففي الفترة بين ١٣٣٠ و١٣٤٠م تقريباً وصل عدد سكان أوروبا إلى ٨٠ مليون نسمة، مات منهم ٢٥ مليونا في السنتين الأوليين من الوباء (سيبولا، ١٩٧٦م: ص ١٤٦) وحين عاد إلى الظهور من جديد قضى على عدد آخر من السكان، إذ تدنى عددهم إلى مستويات دنيا بعد عام ١٤٠٠م وتقلص سكان أوروبا بنسبة ٥٠–٦٠٪ عما كان عليه قبل الوباء (رسل، ١٩٧٢م : ص ٢٣). ويستنتج بوستان Postan (١٩٥٢م: ص ص ٢٠٤–٢١٥) بعد دراسته لجميع العوامل المؤثرة في الكساد الاقتصادي الذي حل بأوروبا في أواخر القرن الرابع عشر، أن السبب الرئيس في الكساد هو الانخفاض الشديد في عدد السكان الذي نجم عن الوباء.

ومع أن المناطق الواقعة على أطراف نظام التجارة العالمي (مثل إنجلترا وألمانيا) كانت أشد مناعة من الكارثة على ما يبدو، نجد أن أشد المناطق تأثراً بالوباء هي المناطق الداخلية – وبالأخص إيطاليا وفرنسا وفلندرة حيث كانت معدلات الوفيات مرتفعة جداً بحيث استدعت إنشاء مقبرتين جديدتين في بروج عام ١٣٤٩م، إذ تراكمت الجثث في شوارع إيبر بين عامي ١٣٥٠ و١٣٥٢م، وازداد عدد اليتامى في مدينة جنت زيادة كبيرة (بلوكمانز، ١٩٨٣م: ص ص ٧٤–٧٥). ففي عام ١٣٤٠م كان عدد سكان بروج يتراوح بين ٣٥٠٠٠ و٤٠٠٠٠[٢٦] لكنه تراجع بشكل حاد في منتصف القرن، أما الزيادة

الطبيعية في عدد السكان فقضت عليها عودة الوباء المرة تلو الأخرى بين ١٣٦٠-١٣٦٢ و١٣٦٨ - ١٣٦٩ و١٣٨٢ - ١٣٨٤ و١٤٠٠ - ١٤٠١ و١٤٣٨ - ١٤٣٩ و١٤٥٦ ١٤٥٩م (بلوكمانز، ١٩٨٣م: ص ٧٥). وما كاد القرن الخامس عشر ينتصف حتى كان عدد السكان قد تجاوز ما كان عليه قبل الوباء بقليل. لكن العصر الذهبي لزيادة السكان في بروج وجنت ومدن فلندرة الأخرى انقضى إلى غير رجعة. وحين ظهر الفرج، ظهر في مكان آخر. وبالفعل، ما كان من الضروري أن تتسع حدود بروج وجنت إلى أبعد ما كانت عليه في العصور الوسطى حتى فترة نموها في العصر الحديث.

العبر المستخلصة من قصة فلندرة
Lessons from The Case of Flanders

كانت العوامل الأساس التي أدت إلى انحدار بروج وجنت عوامل طبيعية، ووبائية، وسياسية، واقتصادية، ومن الصعب أن نرى كيف كان للسياسة أن تتجنب أياً منها. لقد جاءت الضربة القاصمة لبروز بروج في القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر على مسرح النظام العالمي من أحداث طبيعية مثل تراكم الطمي في منافذها إلى البحر وتناقص عدد سكانها بسبب تفشي الطاعون. ولو كانت هذه هي المشكلات الوحيدة لما كانت قاتلة. فاليوم هناك قناة عميقة تصل بروج ببحر أبعد مما كانت في القرن الخامس عشر حين توقفت كل عمليات الشحن البحري. كما أن أماكن أخرى، وبالأخص الموانئ الإيطالية، عانت من تفشي الوباء في ١٣٤٨-١٣٤٩م وشهدت معدلات وفيات أعلى من فلندرة، لكنها نهضت من جديد وتابعت دورها في التجارة الدولية على مدى قرون عدة. فهذه العوامل لم تكن مدمرة في حد ذاتها.

لقد كان للمتغيرات السياسية والاقتصادية على ما يبدو أعمق الأثر. ويمكن تلخيص هذه المتغيرات قبل الاعتمادية بالمفهوم الحديث بأنها فتّت تدريجياً في عضد صناعة النسيج التي كانت عماد رفاهية فلندرة، وقضت على أعمال سوق المال التي

حلت محلها بمرور الزمن. فصناعة النسيج كانت تعتمد في توفير المواد الخام، ولاسيما الصوف، على مصادر خارجية تسيطر عليها قوة سياسية مستقلة. وكان باستطاعة إنجلترا حرمان فلندرة من الصوف متى شاءت، وقد تطورت فيما بعد إلى حد مكنها من الاستفادة من الصوف داخلياً، وأن تضارب منافستها التي كانت تزودها بالمواد الخام بالماضي. وبالإضافة إلى ما تقدم فقدت مدن النسيج تدريجياً سيطرتها على تسويق منتجاتها – بشكل جزئي في البداية حين تمركز هذا النظام في بروج، ثم بشكل كامل بعد أن حل الإيطاليون محل التجار وأصحاب المصارف في بروج في عمليتي تصدير المنسوجات الفلمنكية وتسويقها. (انظر الشكل رقم ٣ الذي يبين أن القماش الفلمنكي كان يسافر إلى مسافات أبعد من التجار الفلمنك).

كانت رؤوس الأموال التي تجمعها الشركات الإيطالية تعطى إلى الصناعات المحلية على شكل قروض لتمويل عمليات الشراء مقدماً، لكن حين بدأت صناعة النسيج تعاني من المصاعب، أصبحت رؤوس الأموال حرة في المضي قدماً. كما أصبح تجار بروج وكلاء "سلبيين" يحاولون دون جدوى متابعة أفعال الإيطاليين "متعددي الجنسية" الذين ما فتئوا يتحكمون في القرارات ويسيطرون على النتائج. فالشركات متعددة الجنسية معروفة بسرعة انتقالها، كما نعرف من تقسيم العمل الدولي اليوم، فهي حرة في نقل استثماراتها إلى حيث اليد العاملة رخيصة، وتكاليف النقل منخفضة، والعائدات أعلى.

وهكذا قضت الاعتمادية على الرأسمالية الصناعية المتطورة التي نمت بشكل واعد جداً في فلندرة في القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر. وحتى لو لم يجف الميناء، فإن قدرات البروجيين على الإبداع جفت. صحيح أن دور الكومبرادور، أو الوكيل المالي، أسهم في إطالة أمد الرفاهية، لكنه لم يستطع الصمود وحده؛ فقد كان يعتمد على الإيطاليين بصفتهم صانعي القرار الحقيقيين، ولم يكتف هؤلاء بلعب دور الوسيط في عمليات التجارة الخارجية وحسب، بل كانوا يقررون توقيت الاستثمارات ويحددون مكانها أيضاً.



الشكل رقم (٣). التوسع الاقتصادي لبلجيكا: طرق التجار والمنتجات (بالاعتماد على دوهيرد).

وهنا ننتقل إلى دول المدن الإيطالية التي لعبت دوراً أساساً في صنع المراكز التجارية في أوروبا والقضاء عليها وفي ربطها بنظام التجارة العالمي المتحمور حول شرقي البحر المتوسط وما وراءه. والفصل الرابع يتناول اثنتين من هذه الدول – المدن وهما جنوة على ساحل إيطاليا الغربي والبندقية على ساحلها الشرقي.

الهوامش

Notes

١- تشكلت بلجيكا الحديثة في القرن التاسع عشر من اتحاد هش بين الناطقين بالفرنسية في المناطق الجنوبية والناطقين بالفلمنكية في المناطق الشرقية والشمالية. ولا تزال بلجيكا حساسة إلى أبعد الحدود تجاه الرموز العفوية القومية والمنافسات الاجتماعية والاقتصادية الداخلية. وقد عانت من مشكلات الاختيار بين الأسماء الفرنسية والفلمنكية للمدن. وفي النهاية قررت الموازنة بين الطرفين واستخدام الأسماء المعروفة على نطاق دولي: من هنا كانت الأسماء الفلمنكية جنت Ghent بدلا من جاند Gand والاسم الفرنسي بروج Bruges بدلا من بروهه Brugge.

٢- في منتصف القرن الثالث عشر، كان عدد السكان في كل من جنت وباريس متقاربا (٨٠٠٠٠ نسمة) في حين أن عدد السكان في بروج كان أقل من ٤٠٠٠٠. ومن المهم أن نقارن هذه المدن الحقيقية بمدينة تروي Troyes التي لم يكن عدد سكانها آنذاك يتجاوز ١٥٠٠٠ نسمة (رسل Russell ١٩٧٢م). ففي أعقاب الطاعون والكساد الذي تبعه كانت جنت، التي لم يبق فيها سوى ٦٠٠٠، أصغر بكثير من باريس وأكثر من بروج بنسبة ٥٠٪ فقط (نيكولاس، ١٩٨٥م: ص ١).

٣- يرى فريس Fris (١٩٣١م: ص ٦٧) الثلث، في حين يزيد فان فيرفيكه van Werveke ذلك إلى النصف. ويبدو أن هذه الأرقام تخص الفترة التي أعقبت تدهور

الوضع الاقتصادي. لكن نيكولاس أكثر دقة، إذ يعتقد أنه في حوالي ١٣٥٦ - ١٣٥٨م كان ما يقرب من خمسي السكان يمارسون إنتاج النسيج، لكن النسبة تراجعت إلى الربع فقط في أواخر القرن الرابع عشر (اتصال شخصي). انظر نيكولاس (١٩٨٥م: ص ١)، وهو يقدر أن ما بين نصف وثلثي القوة العاملة في جنت كانت تعمل في إنتاج النسيج في القرن الرابع عشر.

يجب ألا نفترض أن القوة العاملة في المنسوجات كانت محصورة في الرجال وحسب. فمن غير الممكن أن يحقق الإنتاج ذلك المستوى العالي من غير إسهام النساء والأطفال في العمل وبنسبة كبيرة. كان القرن الثالث عشر فترة تأسست فيها مختلف أنواع *الأخواتية* Beguinages التي كانت مؤسسات تؤوي العازبات غير الملتزمات دينيا، ويعشن حياة علمانية. وكثير منهن كن يكسبن قوتهن من العمل في النسيج. كما أن الكلمة الإنجليزية Spinster (العانس) مشتقة مباشرة من العمل في النسيج الذي كن يمارسنه. أما كلمة pileuse (الغزّالة) الفرنسية فمشتقة من fil (خيط) وربما من كلمة fille (امرأة غير متزوجة). وواضح جداً أي نوع من العمل كانت النسوة العازبات يمارسنه في اقتصاد العصور الوسطى في أوروبا.

٤- انظر هابكه Haepke (١٩٠٨م). كانت هذه نقطة نزاع بين مؤرخي العصور الوسطى. والجدل يتمحور حول التعريفات. فالمؤيدون، ومعظمهم من البلجيكيين، يؤكدون، ربما بحماسة مبالغ فيها، الدور البارز لبروج. ويقول هنري بيرين Henri Pirenne إنها كانت أهم من البندقية في التجارة الدولية في العصور الوسطى. لكني أتفق مع برودل (١٩٨٤م : ص ١٠١) في أن هذا القول مغرق في التطرف.

٥- يبدو أنه لا بروج ولا جنت تنطبق عليهما هذه الصورة المتواضعة، على اعتبار أن بروج لم تستمر في كونها مكاناً دينياً، ومن الممكن تتبع أصل جنت إلى القرن السابع وحسب حين تأسس ديران في موقعها. انظر بيرين (بدون تاريخ: ص ١٩)

٦- انظر فان فيركه (١٩٥٥م: ص ٥٥١). مع أن جنت ذكرت بالتأكيد على أنها "برطوس portus" في ذلك التاريخ المبكر، إلا أن بروج لا يمكن أن تكون كذلك حتى وقت لاحق. وبحسب بيرين (ج ١، ٩، ١٩٢٩م: ص ص ١٨٨–١٨٩)، فإن *البرطوس portus* هو رصيف لنزول المسافرين من السفن، ومركز تجاري على خليج أو نهر تتجمع فيه مستعمرات التجار الأجانب والحرفيين عادة تحت حماية إحدى المستوطنات الكنسية. فصورة المتمدنين الأوائل على أنهم أجانب أو غرباء التي رسمها بيرين وقبله كثير من المؤرخين (انظر بالأخص جانشوف Ganshof ١٩٤٩م: ص ص ٩٦ - ٧٠ الذي يذكر تجار القوافل المغامرين) تعرضت للنقد مؤخرا لأنها تنفي صفة المحلية عن هذه العملية بصورة لا داعي لها. فكلمة portus هي مصدر كلمة poorter في الفلمنكية التي تعني البورجوازي (بمعناها الأصلي – أي المقيم الحرفي قرية أو مدينة).

٧- ومرة أخرى تبدو بروج أقل أهمية من جنت. فمع أن أول ذكر لمدينة جنت باعتبارها مركزا تجاريا (pagus) لم يرد حتى الربع الثالث من القرن التاسع، فإن شارلمان حسبما يقال زار جنت في عام ٨١١م ليفتش الأسطول الذي كان قيد البناء هناك لحماية المنطقة من الغزاة النورمانديين أو الفايكنغ الشماليين (فان فيرفيكه، ١٩٤٦م: ص ١٥). ومن المحتمل جدا أن يكون ميناء بروج قد أسس (أو أعيد بناؤه) ليخدم هدفا دفاعياً مماثلاً.

٨- للاطلاع على التفاصيل، انظر كارليه J. J. Carlier (١٨٦١–١٨٧٢م: ص ص ١٢٧ – ١٣٩). ويعطينا فان هوت van Hootte (١٩٥٣م: خاصة ١٨٣) دورة السوق في القرن الثالث عشر (أقدم ما يمكن استعادته) كالتالي: إيبر Yebers من ٢٨ فبراير حتى ٢٩ مارس؛ بروج من ٢٣ إبريل حتى ٢٢ مايو؛ تورهوت Thorhout من ٢٤ يونيو ٢٤ يوليو؛ ليل من ١٥ أغسطس حتى ١٤ سبتمبر؛ ومسين من ١ أكتوبر حتى ١ نوفمبر.

٩- في وثيقة ذكرها فان فيرفيكه (١٩٤٦م: ص ١٨) يذكر أن الصوف كان يأتي بوساطة القوارب النهرية إلى السوق في جنت.

١٠- صحيح أن وظيفة الأسوار في العصور القديمة كانت لحماية المستوطنات من الأخطار الخارجية، لكن السور في العصور الوسطى اتخذ معنى مختلفا، فقد كان يدل على حدود مدينة مستقلة عن الأرض التابعة للملكية أو السلطة الإقطاعية.

١١- إنني غير راض عن تفكيره هنا بشأن المسببات، على اعتبار أن الخط يسير في الاتجاه المعاكس. ففي أثناء الانتعاش الذي حدث في القرن الحادي عشر، كان هناك تقدم هائل في التقنيات الزراعية، ومنها قدرة فلندرة على توفير الري والصرف باستخدام القنوات مما حسن من خصوبة المساحات المزروعة. أما الطواحين والنواعير التي ربما جاءت من الشرق الأوسط، فقد حسنت هذه العملية في القرن الثاني عشر (برودل، ١٩٧٣م: ص ص ٢٦١-٢٦٨؛ سيبولا، ١٩٧٦م: ص ص ١٦٢-١٦٨). هذا الإنتاج الزراعي المحسن كان يؤمن حاجات عدد كبير من السكان، حتى إنه سمح لعمال الفائض بالهرب من التزاماتهم الإقطاعية. وقد هاجر هؤلاء العبيد الفارون من الإقطاعيات إلى المستوطنات المدنية مع أنها لم تكن تتمتع بالحكم الذاتي.

١٢- للتعرف على رؤية جيدة لأوضاع أولئك التجار في إنجلترا، ولو أنه لفترة متأخرة نوعا ما حين كانوا معروفين أكثر، انظر ت. هـ. لويد Lloyd (١٩٨٢م). وحول الشؤون الإنجليزية، انظر مور Moore (١٩٨٥م).

١٣- يجب عدم المبالغة في تصوير المدن – الدول الإيطالية في الوساطة بين بلجيكا والمشرق. فقد كان لفلندرة صلاتها الخاصة أيضاً. فالكونت روبرت الفريزياني Robert the Frisian انطلق من جنوة عام ١١٩٠م في الحملة الصليبية الثالثة، كما شارك بولدوين التاسع Baldwin IX الفلاندري في الحملة الصليبية الرابعة التي تحولت عام ١٢٠٤م للاستيلاء على القسطنطينية الكونت الفلاندري فقد وقع الاختيار عليه لكي

يكون أول إمبراطور لاتيني في القسطنطينية؛ وظل ورثته يلحقون اسم القسطنطينية بأسمائهم، مع أن بولدوين التاسع فقد حياته في إحدى الحملات بعد ذلك بفترة وجيزة.

١٤- لم تكن كلمة *patriciate* متداولة آنذاك، بل هي كلمة استعملها المؤرخون المحدثون للمقارنة بين السلف الروماني والأغنياء من التجار البرجوازيين (فان فيرفيكه، ١٩٤٦م: ص ص ٣٠-٣١) الذين حكموا مدن الفلندرة الفرنسية والذين سيطروا على أعداد متزايدة من الأيدي العاملة البروليتارية. ولا شك في أنه كانت هناك فوارق مهمة فيما يخص العهد الروماني القديم واليوم. وقد اعترض ديفيد نيكولاس بشدة في معرض نقده لمسودة سابقة لهذا الفصل، وأنا أشكر له فضله في هذا، لأني أفرض فئات طبقية على مدينة جنت في القرن الرابع عشر، وهو ما اعترض عليه في كتابه الصادر عام ١٩٨٥م. صحيح أنه يبقى المصدر المهم في حقل عمله والذي استقيت منه في الواقع كثيرا من استنتاجاتي، إلا أني أرى أن المقاومة الآلية التي يبديها المختصون في العصور الوسطى لمفهوم الطبقات بوصفه مفهوماً تركيبياً يمنعهم من العثور على سوابق للرأسمالية الحديثة. وهذا في نهاية الأمر موضوع يحتمل المزيد من البحث.

١٥- من النتائج غير المتوقعة للفوضى، احتراق برج الناقوس في مجلس مدينة بروج مما أدى إلى إتلاف ميثاق المدينة لعام ١٢٤١م وكثير من الوثائق التي يحتاج إليها المختصون في أعمال الأرشيف لإعادة بناء تاريخ المدينة قبل ذلك التاريخ.

١٦- إن خير كتاب على الإطلاق حول هذا الموضوع المعقد والمثير هو كتاب ديفيد نيكولاس "*التوترات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية في فلندرة في القرن الرابع عشر*" *Town and Countyside: Social, Economic, and Political Tensions in*

Fourteenth Century Flanders" (١٩٧١م) الذي يحيل إليه القارئ المهتم في التاريخ القديم للحركات العمالية.

١٧- دهشت من بعض أوجه التشابه مع أمريكا في القرن العشرين حين انتقلت صناعة المنسوجات والأحذية نحو الجنوب سعياً لتخفيض أجور اليد العاملة.

١٨- هذه الجمعية من نقابات التجار التي سميت خطأ *Hanseatic League* ومعناها الحرفي "جمعية الجمعية" من مختلف المدن الألمانية كانت تقوم بعملها بصورة غير رسمية قبل القرن الرابع عشر بوقت طويل (لوبيز، ١٩٧٦م: ص ص ١١٤ – ١١٥؛ برودل، ١٩٨٤م: ص ١٠٢؛ روريغ، ١٩٦٧م: ص ص ٣٧-٣٩). كانت أشبه بجمعية المدن السبع عشرة (نشطة في أسواق شمبانيا ويرأسها رئيس نقابة التجار في جنت) من حيث إنها كانت تجمعا يحمي تجاره ويضع الشروط العامة للتجارة وشروط جمعية لندن (التي ترأسها بروج) وهدفها استيراد السلع وبالأخص الصوف من الخارج. انظر العمل الكلاسيكي الذي وصفه دولينغر Dollinger (١٩٦٤م، الترجمة الإنجليزية، ١٩٧٠م).

١٩- انظر دي روفر (١٩٦٨م) ربما يعود أصل كلمة "بورصة Bourse" إلى بروج. وكما سنرى، فإن التجار الأجانب غالباً ما كانوا ينزلون في فنادق خاصة تقوم بأعمال إضافية مثل التوسط بين التجار الإيطاليين والمضيفين الفلمنك. واعتباراً من منتصف القرن الثالث عشر، كان هناك فندق كهذه على مقربة من مركز المدينة تحت إدارة أسرة فاندر بورس التي أعطت اسمها إلى الفسحة المفتوحة خارجه (وقد سميت بالفرنسية ساحة البورصة place de Bourse) وكان التجار الإيطاليون يتجمعون في تلك المنطقة، كما أن خانات التجار الجنويين، والفلورنسيين والبنادقة اجتمعت هناك فيما بعد (وما زالت هناك). وكانت معاملات أولئك التجار – المصرفيين كثيفة حتى إن تلك المنطقة عرفت باسم "سوق التبادل"، ومن هنا جاءت كلمة "البورصة." انظر فرانز بايرز

Frans Beyers، *"Da familie vaner Bourse de oosprong van de handelsbeurzzen"* التي اطلعت على طبعة منها في بروج، لكنها غير معروفة بالمصدر؛ انظر أيضاً فان فيرفيكه (١٩٤٤م: ص ٤٧) لكن من الممكن أن تطور الكلمة كان بترتيب معكوس على اعتبار أن كلمة *purs* بالإنجليزية القديمة كانت أصل اسم العائلة ذاته. وأنا مدين إلى ستنشكوم A. Stinchcombe في لفت انتباهي إلى هذه النقطة.

٢٠- من اللافت للنظر مقارنة هذا بالمنظمة التي شكلها التجار الإيطاليون الذين يزورون أسواق شمبانيا. وقد شكل التجار الإيطاليون، وهم يحاولون أن يحذو حذو المدن السبع عشرة التي رأوها هناك، منظمة مماثلة أسموها جامعة اللومبارديين والتسكانيين التي توسع اسمها عام ١٢٨٨م ليشمل الإيطاليين آخرين (لوران، ١٩٣٥م: ص ١١٩). لكن حاجة التجار المؤقتين كانت مختلفة عن حاجة المقيمين بصفة دائمة.

٢١- من أشهر هؤلاء العملاء كان فرانسيسكو دي بلدوتشي بيجولوتي Francesco de Balducci Pegolotti الذي كان يعمل في شركة بردي في فلورنسا ومقيم في فلندرة ثم في إنجلترا في أوائل القرن الرابع عشر (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٣٣). وسوف نعود إليه في فصل لاحق حين نبحث في تجارة أوروبا مع بلاد الشام، لأن دليله للتجار هو الذي يشكل وثيقة فريدة وثمينة لدراسة التجارة في العصور الوسطى.

٢٢- حسب ما أورده دي روفر (١٩٨٤م: ص ص ٩٩-١٠٤) فإن اللومبارديين والكاهورسيين ظهروا في فلندرة للمرة الأولى في نهاية القرن الثالث عشر تقريبا مع غيرهم من الإيطاليين. ويعود تاريخ أول المواثيق التي منحت للومبارديين إلى عام ١٢٨١م؛ وكانت الرسوم التي اضطروا إلى دفعها لقاء السماح لهم بممارسة مهنتهم باهظة.

٢٣- لم ينشأ الحق في تظهير الصك لشخص آخر (أي السماح بشراء الصكوك وبيعها) إلا في مطلع القرن السابع عشر في أنتويرب (دي روفر، ١٩٤٨م: ص ٣٥).

٢٤- في أواخر القرن الرابع عشر كانت الظروف في ميناء سلوس Sluis سيئة إلى أبعد الحدود حتى إن السفن الضخمة اضطرت إلى الرسو عند جزيرة خارج المرفأ وإلى نقل حمولتها إلى سلوس بالصنادل. (فان هوت، ١٩٦٦م: ص ٤٠).

٢٥- انظر جوتفريد Gottfried (١٩٨٣م) للاطلاع على رواية حديثة، ومكنيل (١٩٧٦م) للإطلاع على بحث أشمل لأسبابها ونتائجها.

٢٦- هذا التقويم الذي يظهر في معظم المصادر عن المدينة، مشتق من لائحة بأسماء الأشخاص المسجلين في المليشيا آنذاك، مضروبا بنسبة المليشيا إلى غير المليشيا بين السكان. لذلك فهي أولية وغير حاسمة. انظر دي سميت De Smet.

الفصل الرابع

التجار البحارة من جنوة والبندقية

THE MERCHANT MARINERS OF GENOA AND VENICE

"*مفصّلة أوروبا* ! *The Hinge of Europe*" هذا هو العنوان الفرعي لكتاب وليم مكنيل عن البندقية؛ ولعمرك إن دقة هذه العبارة تبرر غرابتها! وربما اتهم مكنيل بالانحياز إلى صف البنادقة (وهو انحياز مألوف في أدب المدن الإيطالية) على اعتبار أن لجنوة الحق في ادعاء أحقيتها بذلك المركز المهم بصفتها صلة الوصل بين أوروبا والمشرق.[1]

وقد لعبت كلتا المدينتين دوراً أساساً في إلحاق أوروبا بالاقتصاد العالمي الذي كان سائداً في الشرق آنذاك، وأصبحتا قوتين عظميين بحريتين وتجاريتين تتصارعان على فرض سيادتهما على البحر الأبيض المتوسط الذي ظل حتى ذلك التاريخ بحراً عربياً صرفاً، وعلى امتيازات تجارية حصرية أو تفضيلية أو كليهما في مناطق البحر الأسود، وسواحل فلسطين ومصر، التي تحرس البوابة إلى الهند وما وراءها. ومنذ القرن الحادي عشر حتى نهاية القرن الرابع عشر، أي حين استسلمت جنوة في نهاية الأمر، خاضت المدينتان معارك شرسة للاحتفاظ بخطوطهما البحرية وللقضاء على خطوط منافسيهما.

كانت كل مدينة في الطليعة. فمن الناحية الجغرافية، حاولت كل منهما أن تصل إلى أبعد ما يمكنها الوصول إليه في آسيا. أما من ناحية المؤسسات، فقد حاولت كل منهما ابتكار طرائق أفضل لممارسة التجارة وجمع أكبر قدر من رؤوس الأموال وبأقل

المخاطر، بالإضافة إلى إدارة الشركات، واحتكار أسواق السلع والمال. أما من الناحية التقنية، فقد أحرزت المدينتان تطوراً هائلاً في الملاحة وبناء السفن والتسلح. كانت كل واحدة منهما قادرة على تحقيق عملية الوصل بين الجزر الثقافية في النظام العالمي السائد في القرن الثالث عشر. لكن سوء الطالع حال بين هاتين المدينتين وبين التعايش معا، وأهدرت كل منهما طاقاتها في محاربة الأخرى بقدر ما أهدرته في السيطرة على المشرق. كما كان قدر كل منهما التوجه إلى البحر على اعتبار أنها معزولة بالسياسة، والماء والمرتفعات عن المناطق الداخلية.

نشأة المدينتين

Origins of the Two Port Cities

كانت جنوة –، منذ القدم ميناء بحريا، مثلما كانت بين فينة وأخرى ضحية الغزوات. تأسست هذه المدينة البحرية الخلابة التي تتربع على سفوح مرتفعات جبلية تعزلها عن المناطق الداخلية في القرن الخامس ق. م. ثم دمرها القرطاجيون في الحرب القرطاجية الثانية، لكن الرومان أعادوا بناءها وأحاطوها بسور جديد في القرن الرابع للميلاد، لتسقط في أيدي القوط الشرقيين Ostrogoths ومن بعدهم اللومبارديين الذين استمروا في احتلالها إلى أن استعادها البيزنطيون عام ٥٨٨م (رنوارد، ١٩٦٩م، ١: ص ٢٢٨). وظلت المدينة تحت حكم القسطنطينية بالاسم بين القرنين السادس والعاشر، لكنها لم تكن آنذاك سوى مدينة متواضعة يسكنها صيادون مزارعون يعيشون على الكفاف (رنوارد، ١٩٦٩م ،١ : ص ٢٢٨) ؛ أما التجارة فكانت في مراحلها البدائية.

ويمكن القول إن الحملات الصليبية بدأت في حقيقة الأمر في القرن العاشر، لأن جنوة كانت آنذاك في حالة حرب على الدول الإسلامية في غرب البحر الأبيض المتوسط. بين عامي ٩٣٤ – ٩٣٥م، هاجمت سفن الأسطول الفاطمي المدينة ودمرتها. ولم يتمكن الجنويون ومعهم البيزيون من شن هجوم معاكس إلا بعد ذلك بمدة طويلة من

الزمن، حين أرسلوا في عام ١٠٦١م حملات على المسلمين في سردينيا وكورسيكا، وحتى المهدية عاصمة الفاطميين في شمال إفريقيا؛ فاحتلوها لفترة قصيرة عام ١٠٨٧م وأجبروها على دفع الإتاوة، وانتزعوا أول امتياز تجاري – ولم يكن الأخير – من حكامها المسلمين، وهو الإعفاء من رسوم العبور.

وحين أشرف القرن الحادي عشر على نهايته، كان الجنويون قد حصلوا على استقلالهم عمليا عن الإمبراطورية الرومانية الشرقية، وأسسوا جماعة *compagna* تحكم نفسها بنفسها، أي جماعة من المواطنين تحت سلطة ستة قناصل ثم ازداد عددهم إلى عشرة لمدة ثلاث سنوات (رنوارد، ١٩٦٩م، ١: ص ص ٢٣٢ – ٢٣٣). وبشهية مفتوحة، وقدرات عالية أثبتتها المعارك البحرية الماضية، وطمعا في بسط سيطرتهم من الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط إلى حوضه الشرقي، لبى الجنويون بحماسة بالغة نداء البابا للاشتراك في الحملة الأولى من تلك المغامرة التي باءت بالفشل في نهاية المطاف – ألا وهي احتلال فلسطين. بدأت الحملة الصليبية في عام ١٠٩٥م ولم تتوقف إلا بعد سقوط آخر معاقل الصليبيين في عكا في يد المماليك عام ١٢٩١م. ومما لاشك فيه أن الحروب الصليبية أقامت علاقات عداوة بين الشرق والغرب لكنها كانت علاقات دائمة رغم كل شيء.

أما البندقية فلم تكن متحمسة مثل جنوة للتورط في الصراع، فعلاقاتها بالشرق كانت شديدة الاختلاف، ولم ترغب في تعكير صفوها. وعلى الرغم من قول إديث إينن Edith Ennen، وفي قولها نصيب من الصحة بصفة عامة، إن الاستيطان المدني في إيطاليا لم ينقطع طوال ما يعرف "بعصور الظلام" على عكس الحال في شمال أوروبا،[٢] يجب اعتبار البندقية "مدينة جديدة" بصرف النظر عن جذورها المدنية على عكس جنوة العريقة. تأسست المدينة عام ٥٦٨م تقريباً (في موقع قرية قديمة لصيد الأسماك) حين لاذت جماعة من سكان المناطق الداخلية بالفرار من الغزاة

اللومبارديين إلى منطقة الأهوار قرب الشاطئ (لاين Lane، ٩٧٣م: ص ٤). وحافظت البندقية على ارتباطها الوثيق ببيزنطة حتى بعد استيلاء اللومبارديين على جميع الأراضي الإيطالية في الداخل بما فيها رافينا Ravenna التي كانت العاصمة الإيطالية للإمبراطورية البيزنطية. وحتى بعد انضمام اللومبارديين إلى مناطق حكم شارلمان، تمكن البنادقة بمعونة الأسطول البيزنطي من مقاومة محاولة شارلمان عام ٨١٠م إدخالها في مناطق حكمه. وكانت البندقية محمية بصورة واضحة في معاهدة السلام التي وقعها الإمبراطور البيزنطي وشارلمان أخيرا (لاين، ١٩٧٣م: ص ٥)، وبذلك "ترسخت أسس سيادة البندقية على الموانئ البيزنطية – الإيطالية الأخرى في التجارة الغربية" (لوبيز، ١٩٥٢م: ص ٢٧٧).

صحيح أن البندقية استفادت من هذا الولاء، وربحت بعض المزايا التجارية في الموانئ البيزنطية، لكنها لم تكن قادرة آنذاك على تحقيق الاستفادة القصوى من الفرص التجارية المتاحة فيها. فقبل عام ١٠٠٠ للميلاد، "كان لدى بعض البحارة البنادقة من الخبرة ما يمكنهم من عبور البحر الأبيض المتوسط .... وكان اليونانيون والسوريون وغيرهم من سكان شرقي البحر الأبيض المتوسط يحملون التجارة بين البندقية وبلاد الشام" (لاين، ٩٧٣م: ص ٥) مثلما كانوا يفعلون في الموانئ الأوروبية الأخرى.[٣] في ذلك الزمن، لم يكن لدى البندقية ما تتاجر به سوى كميات من الملح المحلي، والسمك، والأخشاب بالإضافة إلى العبيد الذين كانوا يؤخذون من سواحل جيرانها الذين لم يعتنقوا المسيحية حتى ذلك الحين عبر البحر الأدرياتيكي (لاين، ١٩٧٣م: ص ص ٧-٨؛ رينوارد، ١٩٦٩م، ١: ص ٣٤١). ويؤكد بروديل أن إيطاليا حتى بداية الحملات الصليبية لم تكن سوى إقليم فقير متطرف، يحرص على حمل الآخرين على قبول خدماته بوصفه منتجا للأخشاب، والحبوب، والكتان، والملح والعبيد من المناطق الداخلية" (١٩٨٤م: ص ١٠٧).

لكن البندقية بدأت في لعب دور أكثر نشاطا في التجارة حتى قبل بدء العمليات الصليبية. ففي عام ١٠٨٠م تمكنت من اختراق الحصار الذي فرضته المملكة النورماندية التي كانت تسيطر على المياه السفلية من الأدرياتيكي. ولما هبت البندقية لنجدة الأسطول البيزنطي، أسهمت في تحرير ذلك الممر المائي الحيوي، فكافأها الإمبراطور البيزنطي أليكسيوس الأول Alexius I في عام ١٠٨٢م بميثاق خاص (الثور الذهبي) منحت بموجبه كامل المزايا التجارية وإعفاء من الرسوم (لاين، ١٩٧٣م: ص ص ٢٧-٢٩؛ براونشتاين وديلور Braunstein & Delort، ١٩٧١ :٤٤-٤٧) في كامل الإمبراطورية وأهمها القسطنطينية، التي كانت أكبر مدن العالم المسيحي وأكثرها سكاناً، والبوابة إلى آسيا الوسطى.[٤] وبعد أن كسبت هذه الامتيازات، وأصبحت قادرة على توسعة تجارتها في بلاد الشام، لم تعد البندقية مستعدة، ولها الحق في ذلك، لتعريض سفنها وسمعتها للخطر من خلال الانضمام إلى الحملة الصليبية الأولى.

كانت جنوة والبندقية آنذاك تحتلان شواطئ منفصلة نسبيا، فجنوة على ساحل إيطاليا الغربي تتحكم في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط، وتكتسب امتيازات تجارية وإقليمية مهمة من المسلمين في الأندلس ومن الجزر القريبة من شواطئها ومن ساحل شمال إفريقيا. أما البنادقة فكانوا بالمثل يدعمون خطوط اتصالاتهم في الحوض الشرقي من البحر الأبيض المتوسط بعد أن تمكنوا من الوصول إلى موانئ بحر إيجه وبعض جزره على الأقل بصرف النظر عن القسطنطينية والبحر الأسود. وهكذا كان إحجامها عن تعريض مكانتها للخطر يقابله تهافت جنوة على الوصول إلى أسواق الشرق الغنية.

أثر الحملات الصليبية في البندقية وجنوة

The Impact of The Crusades on Venice and Genoa

كانت السفن الجنوية والبيزية هي التي هبت لنجدة الفرسان الفرنسيين والفلمنك والأوروبيين[٥] الذين لبوا بحماسة بالغة نداء البابا إربان الثاني Urban II في عام ١٠٩٥م

لاستعادة الأراضي المقدسة من المسلمين الذين أدخلوا معظم السكان في الإسلام منذ النصف الثاني من القرن السابع – وهذا في حد ذاته لا يمكن أن يكون تهديدا جديدا. ويصعب علينا اليوم أن نفهم الحماسة الصادقة التي جعلت الملوك والنبلاء يجمعون رجالهم وينطلقون إلى مكان لا يعرفون عنه سوى الأساطير. ويرى بعض الساخرين أن ما حفز حكام شمبانيا وبري وفلندرة وملكي إنجلترا وفرنسا وغيرهم على الانطلاق في مثل تلك الرحلة المحفوفة بالمخاطر طمعهم في الفوز بالغنائم أكثر من الفوز بالمغفرة الإلهية. ومع ذلك، فإن وثائق تلك الحقبة ساذجة وخيالية أكثر مما تنبئ به مثل هذه التفسيرات.

ومع ذلك، فإن مستويات الحضارة النسبية في أوروبا وبلاد الشام تشير إلى أن الصليبيين كانوا أقرب إلى البرابرة الذين يعيشون من سلب ثروات الثقافات في المناطق المتحضرة منهم إلى حملة لواء الحضارة mission civilsatrice. ويقول سيبولا (١٩٧٦م: ص ٢٠٦) "من المؤكد أن أوروبا كانت منذ سقوط الإمبراطورية الرومانية وبداية القرن الثالث عشر منطقة متخلفة بالمقارنة مع مراكز الحضارية الكبرى في ذلك الوقت .... فقد كانت بحق أرض البرابرة". ويستخدم أرتشيبولد لويس (١٩٧٠م: vii) هذا التباين في تفسير الاهتمام غير المتكافئ الذي نشأ بين الشرق والغرب. فمع أن الأوروبيين سعوا إلى الاستيلاء على أراضي المسلمين وثرواتهم و"اكتسبوا كثيرا من سمات الثقافة الإسلامية، " لكن اهتمامهم هذا لم يكن متبادلا. فالمسلم من أبناء الطبقة العليا لم يشعر بأنه أعلى منزلة من مواطني أوروبا الغربية وحسب"، لكن المعرفة الجغرافية التي اكتسبها العرب لم تصل غرب أوروبا على الإطلاق، لأنها في اعتقادهم لا تملك شيئا تقدمه (سيبولا، ١٩٧٦م: ص ٢٠٦). وحتى بعد أن شكل الصليبيون تهديداً أوروبياً في عمق البلاد الإسلامية، ظل موقف المسلمين يوصف بالتنازل في أحسن حالاته وبالذعر في أسوأ حالاته، أما غزاتهم فكانوا مثقلين بمزيج من مشاعر الكراهية والإعجاب الرومانسي (ولو كان على مضض).

في القرنين الثاني عشر والثالث عشر جاء الأدب في كلتا المدينتين ليقاس هذا التنافر. وأفضل ما يلخص الآراء الأوروبية هو ما عبرت عنه سيلفيا ثراب Sylvia Thrupp التي تقول[٦]:

إن أغاني المغامرات والأعمال الرومانسية التي يكون أبطالها على اتصال بالمسلمين هي أفضل دليل على آراء مختلف المسلمين المنتشرين بين النبلاء الفرنسيين وربما بين الطبقات البورجوازية العليا في القرنين الثاني عشر والثالث عشر ... فعناصر النمط هي تنوع العالم المسلم، وقوته وثروته وعظمة مدنه وذكاء ناسه ... فالمسلمون محسودون علنا لأنهم يعرفون كيف يعيشون بشكل أفضل حتى من الفرنسيين. (ثراب، ١٩٧٧م: ص ص ٧٤ ،٨٢).

لكن سلوك الصليبيين نحو أعدائهم كان يتنافى وشعورهم بالنقص تجاههم مما ولد شعورا بالاشمئزاز لدى ضحاياهم المسلمين. كان المسلمون يرون الفرنجة أناسا من الغرب تصفهم المؤلفات العربية بأنهم "وحوش يملكون شجاعة عالية وخبرة في القتال وليس في أي شيء آخر، مثلهم مثل الحيوانات التي تملك القوة والعدوانية".[٧]

ولم ينشأ هذا الوصف من العدم. ففي عام ١٠٩٨م، اعترف الفرنجة بأنهم أكلوا لحم البشر من سكان مدينة المعرّة السورية بعد أن استباحوها ودمروها. ويورد رادولف الكاييني Radulph of Caen وصفاً مفصلاً في كتابه التاريخي الذي يعترف فيه (بأن "جنودنا في المعرّة سلقوا "الكفار" في قدور الطبخ، وشكوا الأطفال في الأسياخ حتى جفت دماؤهم قبل التهامهم مشويين")، وقد وجدوا لفعلتهم هذه ما يبررها في رسالة بعث بها القائد المسيحي إلى البابا ينحى فيها باللائمة فيما حصل على الجوع الشديد. لكن هذا العذر رفضه المؤرخون العرب الذين استمروا في وصف أعدائهم المتعطشين للدماء بأنهم لا يأكلون لحوم البشر وحسب، بل لحوم الكلاب أيضاً وهذا أسوأ لأنها عند العرب من أقذر الحيوانات (معلوف، ١٩٨٤م: ص ص ٣٩-٤٠).

حقق البرابرة شيئاً من النجاح في هذه الحملة العسكرية الأولى، وحصد الجنويون والبيزيون الذين ساندوا الحملات الصليبية بحماسة بالغة في الهجوم على فلسطين

مكافأتهم الموعودة، فمنحوا ثلث المدينة وضواحي عكا وحصصا مماثلة من المدن الأخرى التي أسهموا في احتلالها. وبعد أن استتبت الأمور للدولة الصليبية، منحوا أيضاً ويأثر رجعي ربع القدس ويافا (هايد Heyd، ١٨٨٥م، ١: ص ٣٤٨).

لكن البندقية انتظرت حتى بدا لها أن العملية توشك على النجاح. "ولم يبحر أسطول البندقية من ميناء ليدو حتى عام ١٠٩٩م، بعد أن دمرت جيوش الفرنجة كل شيء في طريقها إلى القدس وقتلت كل مسلم في المدينة وأحرقت كل اليهود أحياء في كنيسهم الكبير ..." (نوريتش Norwich، ١٩٨٢م: ص ٧٦). وأخيرا وصل أسطول البندقية في صيف عام ١١٠٠م... في الوقت المناسب للمساعدة على استعادة يافا والمدن الأخرى. وكوفئ البنادقة أيضاً بمنحهم ثلث أراضي المدينة ومحيطها وبعض الامتيازات التجارية الخاصة في مملكة الصليبيين الجديدة (هايد، ١٨٨٥م، ١: ص ٣٤٧) وسمح لهم ببناء أحيائهم الخاصة، وتمتعوا بمكانة متميزة مكنتهم من الاستفادة من الفرص التي أتاحها لهم التوسع التجاري.

ولقد بدل هذا الدخول المباشر إلى ثروات الشرق دور المدن التجارية البحرية الإيطالية من دور سلبي إلى إيجابي. ومن الممكن أن يعزى انتعاش أسواق شمبانيا الموسمية في القرن الثاني عشر وبصورة مقنعة إلى تزايد الطلب على بضائع الشرق الذي تزايد بفضل الحملات الصليبية، وإلى تزايد كمية هذه البضائع التي كان بمقدور الايطاليين المتمركزين في بلاد الشام تسليمها.

كان الجنويون – والبنادقة إلى حد ما – قد بدؤوا في تغيير مراكز النظام العالمي الطويلة. وفي مطلع القرن الثالث عشر " كان مركز الثقل [على الأقل في أوروبا] قد انتقل بكل تأكيد إلى "الأربع الكبار" في شمال إيطاليا ووسطها (البندقية، وميلانو، وجنوة، وفلورنسا) التي يتحكم تجارها الأقوياء في الطرق المؤدية إلى قلب أوروبا الصناعي الخصب، ويحاولون تجاوز الواجهة الإسلامية المتدهورة والوصول إلى أعماق

آسيا وإفريقيا" (لوبيز، ١٩٧٦م: ص ٩٩). لكن تلك العملية التي لقيت دعماً كبيراً بسبب قيام جماعات أخرى من البرابرة قادمة من الشرق – وهم المغول – بغزو قلب الشرق الأدنى استغرقت كل القرن الثاني عشر ومعظم القرن الثالث عشر، ولم تحسم نتائجها حتى السنوات الأولى من القرن السادس عشر، حين تمكن البرتغاليون من جني ثمار النجاح بعد تطويقهم الإيطاليين الذين لم يستطيعوا قطف ثمار ما زرعوه (مع أن هذا لم يكن ليتحقق لولا معونة رأسمال جنوة وبحارتها).

التوسع الاستعماري في الخارج

في القرن الثاني عشر، وسع الإيطاليون رقعة إمبراطوريتهم، ووطدوا دعائمها، وبنوا سفنا ضخمة مجهزة بالأسلحة،[8] وتمكنوا بذلك من نهب السفن الضعيفة – مسلمة كانت أم مسيحية – طمعاً في الحصول على الغنائم، وانطلقوا يتنافسون فيما بينهم على الحصول على شروط تجارية أكثر ربحية، ويحتلون الموانئ الضعيفة على امتداد سواحل المتوسط أو في جزره. وكانت لهم وجهتان في الشرق، أما الأولى فهي الجيوب الصليبية في بلاد الشام التي تتلقى البضائع من المشرق – إما عن طريق البر فقط، أو بوساطة طرق القوافل المتصلة بالخليج العربي – وهو الشائع أكثر. وأما الثانية فهي طريق القسطنطينية، حيث اكتسب الجنويون امتيازات تجارية على غرار تلك التي يتمتع بها البنادقة.

لكن في الثلث الأخير من القرن الثاني عشر، أعادت الأحداث العسكرية المنفذ الشمالي إلى بؤرة التركيز. فقد بدأت الجيوب الصليبية بالاستسلام تباعا إلى الأتراك السلاجقة المسلمين بعد أن قدم هؤلاء إلى الإقليم من الشمال الشرقي بقيادة نور الدين أولا ثم خليفته صلاح الدين الأيوبي. وفي عام ١١٨٧م، كان صلاح الدين قد دحر جيوش الصليبيين، واحتل المسلمون طبرية ويافا وعسقلان وغزة وأخيراً القدس. وبذلك بسطت الأسرة الأيوبية سلطانها على مصر ومعظم أراضي الهلال الخصيب وشرقي الأناضول، ولم يبق منها سوى بضع مستعمرات في بلاد الشام.

وبعد أن تدهورت أحوال المسيحيين، صدرت مراسيم بابوية بتحريم التجارة مع "الكفار" (وهو مجرد تحريم ديني لا قيمة له)، مما عزز مكانة التجار المسيحيين في القسطنطينية وفي جزر كريت، وقبرص، ورودس. وقد بلغ التنافس بين الإيطاليين والبيزنطيين "اليونان" ذروته عام ١١٨٢م حين وقعت مذبحة بالجملة راح ضحيتها اللاتينيون" [أي الإيطاليون] الذين أحرقت أحياؤهم (رنسيمان Runciman، ١٩٥٢م: ص ١٠٠). صحيح أن المياه عادت إلى مجاريها بعد ذلك بخمس سنوات، واستعاد التجار قدرتهم على إقامة مستعمراتهم (البنادقة داخل المدينة ذاتها، والجنويون عبر القرن الذهبي في بيرا Pera)، إلا أن المنافسة الضمنية ظلت تفرز سمومها لعشرات السنين حتى تمكنت البندقية بخطة بارعة وسرية من ضم القسطنطينية إلى إمبراطوريتها النامية، فاستطاعت بضربة واحدة إزاحة منافسيها على التجارة الشمالية الشرقية وهما اليونانيون والجنويون.

الحملة الصليبية الرابعة عام ١٢٠٤م: إمبراطورية القسطنطينية اللاتينية

وصلت إلينا تفاصيل هذا الحدث المؤلم في وثيقة أولية بعنوان فتح القسطنطينية وهي من تأليف فارس من شمبانيا يمتلك أراضي على مقربة من تروي اسمه جفري دي فيلاردوان Geoffrey de Villehardouin.[٩] ففي صيف عام ١٢٠٢م بدأت القوات الصليبية في التجمع من سائر أنحاء أوروبا في ميناء البندقية المعروف باسم ليدو، حيث اتخذت الترتيبات لاستئجار عدد كبير من السفن لتحملهم إلى مصر ومنها إلى الأراضي المقدسة. وكان من المقرر أن ينضم إليهم أسطول آخر من فلندرة يحمل جيوش الكونت بولدوين التاسع. لكن ما كل الذين وعدوا بالحضور وفوا بوعدهم، ومن حضر منهم عجز عن دفع الرسوم الباهظة التي فرضها البنادقة. وتم التوصل إلى حل وسط يوافق بموجبه الصليبيون لقاء حصولهم على حسم معين على السفر إلى زارا Zara أولاً للاستيلاء على تلك المدينة من الهنغاريين (فيلاردوان، ١٩٨٥م: ص ص ٤٠-٤٦). وفي مطلع الشتاء وصلت القوى المشتركة إلى زارا واحتلتها، واقتسم البنادقة والصليبيون الغنائم بالتساوي.

لكن البنادقة رفضوا الإبحار ثانية حتى يوم الفصح، ولما أبحروا فعلاً لم يتوجهوا جنوباً إلى القاهرة بل شرقاً نحو القسطنطينية. ويصف فيلاردوان (١٩٨٥م: ص ص ٥٨–٥٩) الميناء حين دخله الأسطول قائلاً: "لم يخطر ببال أحد أن مثل هذا المكان الرائع موجود في العالم ... بأسواره وأبراجه الشامخة المحيطة به، وقصوره الغنية وكنائسه العالية ... حتى يكاد المرء أن لا يصدق أنها حقيقية لكثرة عددها." بعد هذا الإسراف في المديح، يصعب على المرء أن يصدق أن الخطوة التالية كانت الهجوم على المدينة. فبين يوليو ١٢٠٣م وأبريل ١٢٠٤م حاصر اللاتين، الذين انطلقوا في الماضي لقتال الكفار، إخوانهم المسيحيين، ولما فتحت المدينة في آخر المطاف، أضرموا فيها النيران ونهبوا ثرواتها[١٠] ثم احتفلوا بأحد السعف وبيوم الفصح بكل خشوع، وقلوبهم عامرة بالبهجة والفرحة بالظفر الذي منحهم إياه الرب المخلّص"، فيلاردوان ١٩٨٥م: ص ٣٩).

وانتخب كونت فلندرة وهينو Hainaut بولدوين التاسع، إمبراطوراً على مملكة القسطنطينية اللاتينية ولما يزل في العشرينات من العمر، وتم تنصيبه بعد ذلك ببضعة أسابيع في كاتدرائية القديسة صوفيا[١١]. أما البنادقة فلم يحفلوا بالمناصب الرفيعة، فكل همهم كان توسعة إمبراطوريتهم التجارية، "فصادروا أفضل جزء من أراضي الإمبراطورية" (نوريتش، ١٩٨٢م: ص ١٤١)، مطالبين بثلاثة أثمان المدينة والإمبراطورية، بما فيها كامل جزيرة كريت التي استطاعت البندقية أن توجه منها تجارة توابلها في القرنين الرابع عشر والخامس عشر. وأبعدت البندقية منافستيها جنوة وبيزا عن منطقة هيمنتها التي امتدت حينذاك من بحر قزوين والبحر الأسود إلى شمال بلاد الشام وعبر شرقي المتوسط وجزره إلى الشمال الأدرياتيكي، ثم براً إلى ما وراء جبال الألب نحو ألمانيا وبحر الشمال. وإذا ما أضفنا إلى هذا نقطة الاتصال المصرية المستمرة، نرى أن البندقية تحكمت في قدرة أوروبا على الوصول إلى التوابل والحرائر الآسيوية.

وهكذا شهدت البندقية في القرن الثالث عشر فترة ازدهارفي الداخل — في النواحي السياسية والثقافية والصناعية (وبالأخص في بناء السفن والنقل) وفي النواحي التجارية أيضا. ولم يكن حظ جنوة بأقل من حظ البندقية، إذ لم يكن ينازعها أحد في منطقة هيمنتها — أي في شمال إفريقيا وشمال شرق أوروبا، حيث كانت التجارة في شمبانيا أكثر ازدهارا منها في لوبيك Lubeck. وحين أشرف القرن الثالث عشر على نهايته، كما رأينا في الفصل الثالث، استطاعت جنوة أن تشدد قبضتها بانتقالها غربا نحو الأطلسي ومن ثم إلى بروج.

تقنيات جديدة في البحر

أدت الحملة الصليبية إلى توسع كبير في القوى البحرية للدول المطلة على البحر. فالتهافت على صناعة السفن — لتحمل الصليبيين، والأعداد المتزايدة من الحجاج الراغبين في الحج إلى الأراضي المقدسة، والبضائع التي أزالت العراقيل من أمامها الامتيازات التجارية الجديدة التي اكتسبتها بيزا وجنوة والبندقية — كل ذلك أدى إلى حمّى حقيقية في بناء السفن وتملكها، إلا أن بناء ترسانة البندقية المبدئي عام ١١٠٤م (وهي منشأة بلدية لبناء السفن) دل على أن نشاطا بهذه الأهمية بالنسبة إلى القاعدة الاقتصادية في المدن البحرية بحاجة إلى ما هو أكثر من مقاولين يعملون بشكل منفرد، إذ كان لابد من إقحام الدولة، ومع الدولة إقحام السكان كافة كما سنرى فيما بعد. فحتى في جنوة حيث كان رأس المال الخاص هو الذي يمول عملية بناء السفن، لعبت الدولة دور المنظم والميسر.

في القرنين الثاني عشر والثالث عشر، استعمل الإيطاليون ثلاثة أنواع من السفن في عمليات النقل البحري بعيدة المدى وهي: السفينة الشراعية (وكانت تسمى *نافيس navis أو بوتشيوس bucius*) وكان لها طابقان ثم أصبحت بثلاثة طوابق في القرن الثالث عشر، ولها ما بين أربعة وستة أشرعة موزعة بالتساوي في الأمام والخلف؛

وسفينة *القادس* (وتسمى *جاليًا* galea، أو *جاليوتيس* galeotis أو *ساجيتا* sagitta) وهي سفينة حربية تسير بعدد كبير من المجاذيف ومجهزة أيضاً بعدد من الأشرعة الخفيفة للمساعدة؛ والتاريدا tarida وهي سفينة بين القادس والنافيس، وكانت تسير بالمجاذيف ولها مجموعة كاملة من الأشرعة المثبتة على صاريين، ورغم كونها أبطأ من القادس وأثقل منها وزناً، لكنها كانت أكثر سعة (بيرن Byrne، ١٩٣٠م: ص ٥). وقد استعملت القوادس (جمع قادس) أول الأمر في الحملات الصليبية، لكن مع تراجع الطلب في ذلك المجال بنهاية القرن الثالث عشر، تحولت القوادس الضخمة والسفن الشراعية (وكانت تسمى أحياناً بالسفن الدائرية) إلى خدمة الأغراض التجارية سواءً بسواء.

وبمرور الزمن كبر حجم السفن. ويقدم بيرن (١٩٣٠م: ص ٩) بعض التقديرات بشأن حجمها. وفي أثناء الإعداد للحملة الصليبية عام ١٢٤٨م، لم يكتف سنت لويس باستئجار مئات السفن من جنوة والبندقية، بل أمر ببناء سفن جديدة أضخم حجماً. أما أكبر سفينة قدمها الجنويون فكانت باراديسيوس Paradisius التي يبلغ طولها ٨٣ قدماً، وكان باستطاعتها نقل مائة صليبي مع خيلهم ودروعهم وخدمهم، أو ألف مسافر لأداء الحج أو للتجارة. صحيح أن حمولة ستمائة طن تبدو بمقاييس اليوم ضئيلة، لكن هذه الحمولة بالنسبة إلى سفينة جنوية في القرن الثالث عشر كانت تعادل تقريباً حمولة سفن القرن الرابع عشر (أنجر Unger ١٩٨٠م: ص ١٦٩) وحتى السادس عشر (بيرن، ١٩٣٠م: ص ص ١٠-١١)، ويمكن مقارنتها بالسفن التي استعملها كولومبس لاكتشاف "العالم الجديد".[١٢] وكانت القواديس سريعة الاستجابة لتغير الاتجاه؛ فإضافة دفة خاصة إلى السفن الدائرية والسفن الثقيلة زاد قدرتها على المناورة إلى حد كبير.

في ذلك الوقت، لم يكن التطور قد طال حجم السفن وقدرتها على المناورة فحسب، بل شمل أيضاً تقنيات الملاحة التي شهدت تقدماً كبيراً. وعلى الرغم من أن "الإبرة المغناطيسية العائمة" (أي البوصلة) كانت تستخدم في السفن الصينية منذ زمن

طويل[١٢]، وأن البحارة العرب استخدموا طريقة التوجه هذه بالإضافة إلى الإصطرلاب الذي يعتمد على حساب الفلك والنجوم (مع أنه لم يكن مجدياً لسوء الحظ في الليالي العاصفة حين تكون النجوم محتجبة وراء الغيوم)، لكن استخدامها من قبل الإيطاليين (في شكل البوصلة) في النصف الثاني من القرن الثاني عشر يعد إنجازاً حقيقياً. فبفضل البوصلة أصبح الإبحار ممكنا في جميع فصول السنة، وبالأخص مع إدخال "الخرائط البحرية التي أعدت بدقة لم تكن معروفة من قبل، وجمع الجداول البحرية *tavole de marteloio* التي ذكرت مخطوطة نادرة تعود إلى عام ١٢٩٠م أنها كانت كثيرة الاستعمال" (لاين، المعنى الاقتصادي لاختراع البوصلة The Economic Meaning of the Invention of the Compass"، طبعة عام ١٩٦٦م: ص ٣٣٢). فبعد أن كان الإبحار قاصراً على فصل الصيف أصبح الآن ممكناً في الشتاء أيضاً، مع أن لاين يقول إن الإبحار مرتين double muda لم يبدأ إلا في القرن الرابع عشر.

ولم يقتصر التطور على تقنيات الملاحة الفيزيائية وحسب، بل احتلت تطورات التقنيات الاقتصادية والاجتماعية مكانة مهمة أيضا في تسخير وسائط النقل المتطورة. فطرائق تجميع السفن للإقلال من المخاطر كانت لها أهمية بالغة لعلها لا تقل عن الطرائق التي تم اختراعها لتجميع رأس المال وتوزيع المخاطر. فالأولى شملت قافلة السفن والبحارة التجار المقاتلين؛ أما الثانية فتطلبت أشكالاً جديدة من الرأسمالية.

وبالنظر إلى تفشي الحروب في أعالي البحار، ما كان لسفينة أن تبحر بأمان بدون تنظيم قوافل تبحر بحماية السفن الحربية المدعومة بقوة "الدولة". فأمان الطريق كان أمراً حيوياً في تطور الأسواق الدورية؛ فالإقطاعيون كانوا هم الذين يوفرون الحماية لأسواق شمبانيا الموسمية. أما في البحار، فلم يكن هذا ممكناً. فكما أن السفن الحربية البريطانية قدمت الدعم للهيمنة البريطانية فيما بعد، فإن نجاح الأساطيل التجارية الإيطالية كان في نهاية الأمر وقفاً على مدى نجاحه في الحرب البحرية التي

يتقاتل فيها الجميع – بما دعي أحياناً بالقرصنة البحرية. وكان على الإيطاليين حماية أنفسهم بأنفسهم إذ لم يكن باستطاعهم شراء هذه الحماية من أحد.[١٤]

وربما كانت الحاجة إلى ميليشيا من المواطنين أحد الأسباب التي جعلت حكومات مدن الموانئ الإيطالية "أكثر ديمقراطية" وأكثر اهتماماً بالمشروعات الاقتصادية من حكومتي فلندرة وفرنسا.[١٥] وكما ذكر لاين، فإن "أطقم التجار البحارة والبحرية كانت تتألف من الرجال أنفسهم" (لاين، ١٩٧٣م: ص ٤٨). فالبحارة جميعهم كانوا في الوقت ذاته مقاتلين، كما ظلت القوافل البحرية التي تجوب البحر الأبيض المتوسط مرتين في السنة منتظمة في مجموعات تضم ما بين عشر وعشرين سفينة صغيرة تحميها سفينة ضخمة مستديرة أو اثنتين، أو بضعة قوادس" (لاين، ١٩٧٣م: ص ٦٩). وكان على طاقم السفينة، إذا دعت الحاجة، أن يستلوا سيوفهم ويشهروا خناجرهم ويمتشقوا رماحهم وكل أسلحتهم لخوض المعارك إذا لم تكن هناك مدافع أو بنادق على ظهر السفن (لاين، ١٩٧٣م: ص ص ٤٨-٤٩). لذلك كانت القوة العددية استراتيجية حيوية، وهذا ما دعا *الكوميون* (المجلس الإداري) إلى تحديد موعد الإبحار *"المودا"*، وهو مصطلح أطلق في البداية على القافلة ذاتها ثم على موعد إبحارها فيما بعد (لاين، ١٩٧٥م، طبعة عام ١٩٦٦م: ص ص ١٤١-١٢٨).

التحالف بين الدولة والرأسمالية الخاصة
The Alliance Between The State and Private Capitalism

أشرنا فيما سبق إلى العلاقة الخاصة بين الرأسمالية الخاصة وحكومة الدولة المدنية التي وجدت للدفاع عنها ومعاونتها. لكن جنوة والبندقية في هذه الحال طورتا نمطين مختلفين تمام الاختلاف للتعبير عنها. ففي البندقية كانت الترتيبات أقرب إلى رأسمالية الدولة مع وجود مكون فرعي قوي من المشروعات الفردية. أما في جنوة، فقد كانت الخلطة معكوسة إذ كان المواطنون الأفراد ضالعين في الاستثمارات المباشرة أكثر من الدولة.

وربما كان التباين نابعا من اختلاف منشأ المدينتين. فالبندقية بوصفها مدينة جديدة لم تستورد النخبة من الداخل، بل طورتها محليا، ولم تتفكك تحت تأثير الأحقاد الأسرية والمنافسات التي ابتليت بها معظم دول المدن الإيطالية بما فيها جنوة (هيرز Heers الترجمة الإنجليزية ١٩٧٧م: أماكن متفرقة). أما الثانية، ولأن طبقة النبلاء خرجت، ولو بشكل جزئي على الأقل، من طبقة ملاك الأراضي التي جاءت من المناطق الداخلية، فكانت ميالة إلى إطالة أمد المعارك في الميدان الجديد — أي الانتقال من الصراع العسكري الريفي إلى منافسة شرسة مدنية حديثة في التجارة والحكم.

لقد استخدمت المدينتان كلتاهما جنوة والبندقية مؤسسة الدَّين العام بدلاً من فرض الضرائب من أجل تمويل الاستثمار في البنية التحتية والدفاع سواء في الداخل أم في أعالي البحار. وحتى قبل عام ١٢٠٠م، كانت دول المدن الإيطالية قد طورت مؤسسة "الدين العام" التي تمكن المواطنون من خلالها من إقراض المال طواعية إلى *الكوميون*، والحصول في المقابل على "أسهم في البورصة" كانت تدفع فائدة منتظمة ولو أنها متباينة، ويمكن استعادتها عند توافر الأموال. وخلال القرن الثالث عشر، ساد نظام القروض الإجبارية في كل من البندقية وفلورنسا، ولاسيما لتمويل الحملات العسكرية التجارية الضخمة. أما في جنوة، "حيث تطور النظام ودام فترة أطول من أي مكان آخر" وتماشياً مع أسلوبها المتفرد، كانت القروض إلى *الكوميون* في الحقيقة مشتريات من الأسهم في مؤسسة حكومية معينة تمنح العائدات (لوتزاتو Luzzatto، ترجمة إنجليزية، ١٩٦١م: ص ص ١٢٣–١٢٤). وقد أفرز هذا النظام فيما بعد نوعا من الإقطاع المرتبط بالإقطاع الإسلامي أكثر من ارتباطه بالكوميونات الأوروبية.

وسواء أكانت مؤسسة الدين العام قائمة على الاشتراك الطوعي أو على الجباية بحسب ثروة الأسرة،[١٦] فإنها شكلت علاقة خاصة بين حكومة المدينة وثروة التاجر. فعلى اعتبار أن الدولة كانت في نظر التجار منفذا آخر لاستثمار رأس المال وتحقيق الربح، كان من

الطبيعي أن يبدي التجار حماسة للمشاركة (أي للتحكم) في صنع القرار. وفي معرض وصفه للعلاقة بين السلطة السياسية وثروة التجار في البندقية وجنوة، يشير لو جوف Le Goff إلى أن المضاربات على القيمة الحقيقية لأسهم "الدين العام" في القرنين الرابع عشر والخامس عشر "شكلت جزءاً كبيراً من نشاطات كبار التجار في جنوة والبندقية" (١٩٥٦م: ص ٢٤). فإدارة الحكومة مثل إدارة الشركات تلائم تماما رأسمالية التجار.

رأسمالية التجار

في المناظرة الكبرى حول نشأة الرأسمالية يتركز الانتباه بشدة على دول المدن الإيطالية في القرن الثالث عشر. أما البعبع بين المختصين في تاريخ إيطاليا في العصور الوسطى فهو فيرنر سومبارت Werner Sombart الذي يرى أن مستوى التقدم والازدهار الاقتصادي في مدن القرن الثالث عشر (حتى في إيطاليا – وهي الأكثر تقدماً بين أقرانها) كان متدنياً إلى حد يثير السخرية، ولا يسمح لها بأن تكون "رأسمالية". أما في الطرف الآخر من المناظرة فنرى معظم المختصين في تاريخ إيطاليا في العصور الوسطى الذين يبذلون قصارى جهدهم في إطرائها من خلال نعتها بالرأسمالية.[١٧] صحيح أن دليلهم مستمد بالدرجة الأولى من دراسات المؤسسات الاقتصادية، لكن بعضهم يرى أن "روح ماكس ويبر الغامضة بشأن الرأسمالية الحديثة كانت موجودة أيضاً في المدن الإيطالية في القرنين الثالث عشر والرابع عشر.[١٨] ويبدو أن هذا الجدل عقيم. وفي اعتقادي أن باستطاعتنا افتراض أن أشكال أي "نمط مثالي" تنتقل من نقطة المنشأ إلى التطور الكامل وأن الشكل المجدد، وبالأخص في المراحل الأولى، موجود ضمن التشكيل الاجتماعي الذي يتصارع معه. فالكثير يعتمد على تعريف "الرأسمالية" المستعمل.

ويقول لاين (١٩٦٤م، طبعة عام ١٩٦٦م: ص ٥٧)، وهو يتبنى ما يدعوه "بتعريف معقول" لأوليفر كوكس Oliver Cox (١٩٥٩م) إن "البندقية كانت أول لمدينة أوروبية] تتبنى الرأسمالية على اعتبار أن الطبقة الحاكمة فيها كانت تكسب رزقها من توظيف

الثروة على شكل رأس مال تجاري – النقود، والسفن، والسلع – وتستخدم سيطرتها على الحكومة بهدف زيادة أرباحها." لكن هذا يبدو مغرقاً في التخصيص والسطحية.

أما أنا فأجدني في صف لو جوف (١٩٥٦م: ص ص ٣٩-٤٠) الذي يقول إن من الأفضل النظر إلى التجار في إيطاليا في العصور الوسطى بوصفهم "طلائع الرأسماليين" بالمفهوم الماركسي، لأن الإقطاع كان لا يزال الشكل المسيطر في التنظيم الاجتماعي. وفي وسط كل هذا كانت هناك كوادر تكافح لقلب هذا التنظيم – وهم الصناعيون (في فلندرة) والتجار (في إيطاليا) الذين كانوا يمهدون السبيل أمام الرأسمالية. فهو يميز بشدة بين التجار الحرفيين المدنيين، الذين لم يبلغوا بعد صفة الرأسمالية، والتجار – المصرفيين من المستوى الأعلى الذين شكلوا بوضوح طليعة النظام الذي بدأ يرى النور آنذاك.[١٩] والآن ننتقل إلى هذه المجموعة لنبحث في مدى التقدم الذي أحرزته دول التجارة البحرية في إيطاليا على هذا الطريق.

على النقيض من الاقتصاد الإمبراطوري، تتميز الرأسمالية الحرة بقدرتها على تعبئة رأس المال للاستثمار الجماعي، وبوسائل خارج إطار الدولة، أكبر من أي رأسمال يمكن لشخص بمفرده مهما بلغ من الثراء أن يوفره. فالتمييز المألوف بين رأس المال المتجمع جماعياً في النظام الاشتراكي وفي النظام الرأسمالي الحر هو أن المساهمين في النظام الثاني يستثمرون طواعية بهدف تحقيق الربح. وهذا العائد يمكن أن يستثمر من جديد، ولو بشكل جزئي على الأقل، بهدف تحقيق المزيد من الربح. فالمستثمرون لا يحاولون زيادة فرصهم للربح وحسب، بل ينوعون محافظهم للحد من مخاطر الخسارة إلى أدنى مستوى ممكن. فإذا استخدمنا هذا التعريف، لما كان هناك شك في أن مدينتي جنوة والبندقية (بصرف النظر عن فلورنسا ومدن التل التجارية الأخرى في إيطاليا) كانتا تقريباً رأسماليتين في القرن الثالث عشر، ولو بشكل مختلف إلى حد ما.[٢٠]

أما طريقة جمع رأس المال المستخدمة في البداية والتي بقيت هي المفضلة في البندقية حتى بعد أن تجاوزتها جنوة، فكانت الشركة الأسرية التي تسمى فراتيرنا fraterna (الأخوية) وتستمد رأس مالها من حصص الورثة غير المقسمة (أي الإخوة). وتقتضي الترتيبات المتبعة أن يقتسم الإخوة الشركاء العمل، فيبقى واحد منهم في البلد ليرعى مصالح الأسرة (يرتب عمليات شراء البضائع لتصديرها وبيع المستوردات في السوق المحلية) ويسافر آخر بالبضائع المصدرة إلى الموانئ الأجنبية فيبيعها ويشتري بضائع غيرها ليعود بها إلى الوطن. ولم يكن في هذه الترتيبات أي جديد. أما فائدتها فهي الثقة المتبادلة بين الشركاء واستعدادهم للعمل معا طوال العمر. وهكذا يؤكد هيرز (١٩٧٧م: ص ص ٢٢١-٢٢٢) أن الأسرة حتى بعد القرن الرابع عشر كانت الوحدة الأساس في التنظيم الاقتصادي.

لكن ما كان لكل التجار الورثة إخوة، ولم يكن لدى كل أرباب العمل المغامرين رأس المال الذي يحتاجون إليه منذ ولادتهم. لذلك، وحتى قبل بداية القرن الثالث عشر، ظهر عامل متغير آخر يسمى *الكومندا commenda* (أي القراض) أو كما يقال له في البندقية *الكولينيازا collegnaza*. ففي هذا النوع من الشراكة التي تتشكل أصلاً للقيام بمشروع خارجي واحد فقط في كل مرة، يقدم الشريك الأول ما يصل إلى ثلثي رأس المال المطلوب، في حين يقدم الثاني الثلث الباقي بالإضافة إلى العمل الذي يقتضي منه السفر برفقة البضاعة إلى الخارج. وبحسب إسهام كل منهما يقتسم الشريكان الربح بالتساوي حالما تنتهي الصفقة بنجاح وبعد حسم كلفة السفر التي تكبدها الشريك المسافر.[٢١]

وشيئاً فشيئاً، ومراعاة "للشركاء النشيطين" الذين لم يتمكنوا بعد من جمع أي رأسمال، تم إعداد شكل بديل فيه شريك "نائم" يتولى تقديم رأس المال بأكمله (ويسمى ستانز stans) وشريك "نشط" يتقاضى ربع الربح بعد حسم كل النفقات. لكن هذا الإجراء لم يلق إقبالاً كبيراً بين صغار التجار الذين لم تكن صادراتهم تستحق إدخال شريك يعمل بدوام كامل. لذلك كان الوكلاء الجوالة يقبلون شحنات تكميلية

من عدد من الشركاء النائمين ويتقاضون العمولة لقاء خدماتهم. وكانوا يقيمون في الخارج غالباً لمواسم عدة وهم يتسلمون الشحنات ويبيعون البضائع وكثيراً ما تكون محتويات الشحنات العائدة إلى الوطن خاضعة لتقديراتهم الخاصة.

وأخيراً، عينت الشركات الكبيرة موظفين تابعين لها يتقاضون مرتبات شهرية بدلا من العمولة، ويمكثون في مكتب الفرع الرئيس في الخارج للقيام بالعمليات التجارية. وانتشر هذا الإجراء بشكل واسع في جميع أنحاء أوروبا، نظراً لقدرة المركز السريع هناك على توصيل الطلبات إلى الموظفين بالتفصيل. أما في جزر البحر الأبيض المتوسط وفي سورية وموانئ البحر الأسود، فكان من الضروري منح الوكلاء المقيمين بصورة دائمة قدراً أكبر من الاستقلال. وكثير من هؤلاء الذين بدؤوا وكلاء، أصبحوا فيما بعد تجاراً مستقلين بعد أن تجمع لديهم رأس المال الكافي، وكانوا يمارسون تجارتهم مع مختلف الموانئ المحلية في خط سير معقد بدلاً من خط بسيط من جنوة أو البندقية ذهاباً وإياباً فقط. أما في المشرق فقد شرع الوكلاء في ممارسة الاستثمار المصرفي.

> يتم تحصيل الديون المتبقية في ذمة تجار سوريين لمقيمين في جنوة من جانب وكلاء مشهود لهم بالأمانة متوجهين إلى سورية بموجب عقود تبرم مع الدائن في جنوة. وكان الدائن يمنح الوكيل صلاحية تحصيل الدين بالنيابة عنه، ويعطيه التعليمات بأخذ المبلغ المحصل واستعماله في التجارة بحسبما يراه ملائما. (بيرن، ١٩٦١م: ص ١٦٦).

ومع ازدياد التعقيد في أنواع الشركات وفي ألوان التجارة، ومع ابتعادها أكثر فأكثر عن الأسرة، ازدادت الحاجة إلى تحسين السجلات سواء للحسابات التي كان من الضروري تقديمها إلى المستثمرين، أو للاتفاقيات المعقدة التي لا يمكن الاعتماد على الثقة أو الذاكرة في حفظ بنودها. ومع أن نظام القيد المزدوج في مسك الدفاتر التجارية كما نعرفه اليوم لم يدخل الاستعمال بشكل رسمي حتى أواخر القرن الرابع عشر، فإن السجلات كانت تعد بعناية بالغة قبل ذلك التاريخ بحيث يستطيع باحث معاصر

تحويلها بجهد بسيط إلى أشكال حديثة من المحاسبة كما نعرفها اليوم. ومع أن أقدم المصادر في البندقية تشير إلى الاتفاقيات باسم *روغاديا rogadia* (أي الدعاء)[٢٢]، فإن هذه سرعان ما أخذت تكتب وتوثق لدى الكاتب بالعدل. وقد أولع الناس بتوثيق العقود عند الكاتب بالعدل في جنوة حتى قدر عدد المسجل منها سنويا بالآلاف سواء في الداخل أم في المستعمرات البعيدة.

ولطالما بحث المؤرخون في سجل الحسابات والوثائق لدى الكاتب بالعدل ليفهموا كيف كانت التعاملات تتم في أوروبا في العصور الوسطى. ولكن، وكما أشار سابوري Sapori (١٩٥٢م، ترجمة عام ١٩٧٠م) بعبارة لاذعة فإنه كان من المتوقع أن يستخدم التجار الماكرون مثل الإيطاليين الوثائق الرسمية للغش والاحتيال وللبيان على حد سواء. لذلك كان يحتفظ بمجموعتين من السجلات، واحدة للمستثمرين وربما لموظف الضرائب، والأخرى لبيان الحسابات الحقيقية. أضف إلى ذلك أن السبب في كثرة الوثائق الموثقة هو في الغالب تقسيم عملية واحدة إلى أجزاء متعددة (وتسجيلها بصورة منفصلة) الغرض منها إخفاء الفائدة التي صدر مرسوم كنسي بتحريمها. ومع ذلك تشير ضخامة التعاملات المسجلة إلى أن ممارسة الاستثمار في موانئ المدن الإيطالية لم تكن حكراً على مجموعة صغيرة من الطبقة العليا من رجال الأعمال، لكنها كانت مفتوحة للاقتصاد بأكمله.

في البندقية، كما عرفني ماركو بولو، كان لكل "غندور" في المدينة مبلغ يستثمره في السفن التي تجوب البحار (باور Power، ١٩٦٣م: ص ٤٣)، وهذا معناه أن جمع رأس المال لم يقتصر على النخبة فقط؛ حتى إن المشاركة في جنوة كانت أكبر. وقد تم تطوير نظام بارع لمتابعة رؤوس الأموال الكبيرة التي يملكها أصحاب السفن والتجار، ورؤوس الأموال الصغيرة التي يستثمرها البحارة والحرفيون وحتى أبناء الطبقات الفقيرة. ولم يحمل البحارة البضائع لبيعها بالوساطة وحسب، ولم يرسل الحرفيون وربات البيوت كميات صغيرة من منتجاتهم لتسويقها في الموانئ الأخرى وحسب، بل أصبح امتلاك

السفن وحمولتها مقسمين إلى ما لا نهاية فحتى العامل الفقير استطاع استثمار مبلغ زهيد — كما هي الحال في اليانصيب — على أمل أن تفوز سفينته[٢٣] بالجائزة الأولى.

لقد كانت المؤسسة الجنوية هذه أشبه بشركة محاصة (التي لم تخترع حتى وقت متأخر) لدرجة تستحق الوصف. ويخبرنا بيرن (١٩٣٩م: ص ١٢) بأن السفن قبل القرن الثالث عشر، حين كانت صغيرة نسبياً، يملكها أفراد أو شركات بسيطة، ويشرف على تشغيلها أحد أصحابها. لكن مع توسع التجارة، ومع بناء السفن الضخمة في القرن الثالث عشر، انقسمت ملكية السفن إلى حصص تسمى *لوكا loca*. وقد ساد هذا النظام بصفة خاصة في التجارة البحرية مع بلاد الشام. ففي أية سفينة، "كان عدد الحصص ... يماثل عدد البحارة المطلوبين للإبحار بها" (بيرن، ١٩٣٠م: ص ١٥)، وهكذا كان مالك كل حصة *locum* يتحمل نفقات أحد البحارة (أي بحار بعينه) لأن لأصحاب الحصص الحق في نقل "بحارتهم" إلى سفينة أخرى (بيرن، ١٩٣٠م: ص ١٦). كما يحق للمالك استعمال المكان المخصص للتجار في أثناء الرحلة، وله حيز معين للتخزين. صحيح أن كبار التجار كانوا في أول الأمر يشترون أو يستأجرون حصصاً كاملة خاصة بهم، إلا أن هذه المخصصات قسمت تدريجيا إلى أجزاء أصغر وأصغر حتى غدا بإمكان الفرد امتلاك جزء من أربعة وعشرين جزءا من حصة واحدة وحتى أصغر من ذلك أيضاً. وبهذا أصبحت الحصة سلعة تباع وتشترى في السوق، "ورهنا مقابل القروض ... ووسيلة لدفع أجور البحارة، وشراء البضائع للتصدير" (بيرن، ١٩٣٠م: ص ص ١٧-١٨)، أو ضمانا في الرهن العقاري. وباختصار، كان السهم يعامل معاملة أي سلعة من السلع أو الممتلكات الشخصية. ويقول بيرن (١٩٣٠م: ص ١٤):

> كان الرجال والنساء من سائر طبقات المجتمع يملكون الأسهم التي يجمع أفراد الأسرة الواحدة مواردهم لشرائها، حتى إن بعضهم لم يمتلك إلا جزءاً بسيطاً من حصة. وكانت الحصص عند الناس ضماناً جيداً لأحد أشكال الاستثمار المفضلة في عرض البحر، وهو القرض البحري ... الذي لا يدفع إلا بعد وصول السفينة بأمان.

ومن العسير أن نجد شكلاً من أشكال المؤسسات التي نربطها بالرأسمالية الحديثة أكثر تقدما من هذا المثال الصارخ في جنوة في النصف الأول من القرن الثالث عشر.

لكن هذا على ما يبدو لم يكن سوى وسيلة مؤقتة. فعلى الرغم من أن " الملكية بالحصص كانت السمة السائدة في ميدان النقل البحري بأكمله في جنوة حتى منتصف القرن الثالث عشر تقريباً، لكنها لم تعد ضرورة لا بد منها" لتوزيع المخاطر وتجميع رأس المال بسبب تكدس الثروات الطائلة لدى الأسر والأفراد، وزيادة الأمان في التجارة الخارجية (بيرن: ١٩٣٠م: ص ١٢). وفي نهاية القرن الثالث عشر كانت الأرستقراطية التجارية التي جمعت ثروات طائلة واكتسبت خبرة طويلة في التجارة الخارجية قد حلت محل السفن الصغيرة التي يملكها قباطنتها، وأصحاب الحصص الصغيرة (بيرن، ١٩٣٠م: ص ٦٥).[٢٤] فمن خلال سيطرتهم على حكومة محلية تنتهج سياسة الاقتصاد الحر تمكن هؤلاء من تحقيق ما حققه أقرانهم في نظام النقل البحري المتخصص الذي كان سائداً في البندقية.

التغيرات في نظام التجارة ١٢٦٠ إلى ١٣٥٠م
Changes in The System of Trade, 1260 To 1350

كان موقع جنوة والبندقية النسبي – وهما المتنافستان على الهيمنة التجارية – البحرية – قد تغير في نهاية القرن الثالث عشر ضمن سياق المحيط السياسي والجغرافي المتغير. فنهوض جنوة مرة أخرى دل على تجدد الصراع بين "القوتين العظميين" الذي لم ينته إلا في ١٣٨٠م حين لحقت الهزيمة بالجنويين المتمركزين في جزيرة شيوجيا Chioggia والمتأهبين للانقضاض على الفريسة. ووضع سلام تورينو (١٣٨١م) البحر الأبيض المتوسط، وبالأخص التجارة الشرقية، في قبضة البندقية. ولكن ما السبب في كل هذا؟

في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، شهدت علاقات إيطاليا الشرقية سلسلة من التحالفات الجديدة التي أزاحت "المركز" وقسمت الباقي بين الطرق الجنوبية

والشمالية. وقد بدأ هذا الانحراف في التوسع الأوروبي نحو المناطق الداخلية من الشرق الأوسط في عام ١٢٥٨م حين اجتاح المغول بغداد وأسسوا عاصمتهم المنافسة تبريز في الشمال والشرق. وقد أدى هذا إلى إضعاف طريق القوافل القديم الذي يمتد براً من مملكة الصليبيين إلى بغداد ثم يسير بمحاذاة نهر دجلة إلى البصرة ومنها بحراً إلى المحيط الهندي عبر الخليج العربي. وعلى مشارف القرن الثالث عشر، ألحقت خسارة الصليبيين مواقعهم في فلسطين مزيداً من الضعف بهذا الطريق القديم. بعد ذلك انتقلت بعض الحركة التجارية إما شمالاً عبر آسيا الوسطى، أو جنوباً إلى المحيط الهندي عبر مصر والبحر الأحمر مروراً بعدن.

كان سقوط مملكة القسطنطينية اللاتينية عام ١٢٦١م الذي دمر عملياً احتكار البندقية لتجارة البحر الأسود البرية إيذانا ببدء هذه الفترة الجديدة في الشمال. لذلك لم يكن غريباً أن تهب جنوة إلى مساعدة المناوئ البيزنطي على استعادة المدينة، وفي المقابل، استعادة هيمنتها كقوة أوروبية في تلك المنطقة. لكن صدارة جنوة اصطدمت بتحدي حليفتها القديمة بيزا، إلا أن المنافسة انتهت عملياً حين حققت جنوة نصراً حاسماً على أسطول بيزا في عام ١٢٨٤م. وحين استتبت الأمور لجنوة، استغلت المستوطنات الجنوية في بيزا في القرن الذهبي وفي كافا بين البحر الأسود وبحر قزوين، التجارة البرية النامية نحو الشرق – التي أسهم في تسهيلها تحقيق سلام مؤقت مع المغول (انظر الفصل الخامس). ومن اللافت أن والد ماركو بولو وعمه مرا بالقسطنطينية وهما في طريقهما من البندقية إلى أراضي الخان في أول رحلة لهما عام ١٢٦١م، لكنهما رجعا عن طريق عكا عام ١٢٧٣م ويصحبتهما ماركو بولو الشاب، الذي لم يتجاوز السابعة عشرة من عمره آنذاك، تجنباً للمرور بالقسطنطينية، وفضلا السفر عبر بلاد فارس ليصلا إلى الخليج العربي.[٢٥]

وبعد إزاحة البنادقة عن مناطقهم الشمالية، التفتوا نحو الجنوب الذي كان آنذاك يشهد تغيرات كبيرة. ففي مصر تمكن المماليك أخيراً، وبعد فترة انتقالية دامت عشر

سنوات، (١٢٥٠ – ١٢٦٠م) من الحلول محل الأيوبيين، خلفاء صلاح الدين. أما رد البندقية على منافستها جنوة فكان تقوية علاقتها بهذه الطبقة العسكرية الجديدة من الجنود العبيد، أو الذين كانوا عبيداً، وقد اكتسبت هذه الاستراتيجية أهمية بالغة عام ١٢٩١م حين أكمل المماليك مهمة صلاح الدين واستعادوا عكا، عاصمة مملكة الصليبيين وآخر معاقل الأوروبيين في إمبراطوريتهم.

وقد تطلبت نهاية هذه "المغامرة العظيمة" إعادة تشكيل التحالفات بين الشركاء في التجارة وإعادة تنظيم الطرق التجارية، حيث أصبحت مصر في عهد المماليك نقطة العبور الرئيسة لتجارة الشرق البحرية. وهكذا بدأت العلاقة الغريبة المتكافئة بين التجار البنادقة الذين حاولوا احتكار تجارة التوابل ودولة المماليك التي تمارس الاحتكار ذاته وتحاول أن تكسب شروطاً تفضيلية من خلال فرض الرسوم والتعرفات.

لكن جنوة لم تتخل عن التجارة البحرية مع الشرق إلى البندقية بدون قتال. أما تحركها المضاد فكان الانطلاق غرباً عبر المحيط الأطلسي. ومن المهم أن نلحظ أن أول محاولة حقيقية من جانب جنوة للوصول إلى جزر الهند بالدوران حول إفريقيا جاءت في عام ١٢٩١م. (ولو أن سفن الأخوين فيفالدي Vivaldi نجحت في ذلك، للعب الجنويون في النظام العالمي الدور الذي أحرزه البرتغاليون بعد ذلك بقرنين من الزمن). كما أسست جنوة أول نقطة اتصال بحري لها في أواخر القرن الثالث عشر أيضاً مع بلدان بحر الشمال – أي إنجلترا وفلندرة. صحيح أن المسلمين كانوا حتى ذلك الحين يسيطرون على مضيق جبل طارق، لكن أعداداً محدودة من سفن جنوة كانت دائماً قادرة على عبوره. وبعد أن تعرضت القوات البحرية المسلمة إلى الهزيمة على يد الأسطول القشتالي – الجنوي بدأت التجارة المباشرة مع بروج بصورة منتظمة.

نتبين من هذا الوصف أن جنوة والبندقية وسعتا مدى نشاطهما في النصف الثاني من القرن الثالث عشر وبداية القرن الرابع عشر، ليشمل عمليا كل جزء من أجزاء

الاقتصاد الأوروبي العالمي النامي. ومع أن كلتيهما هيمنت على جزء مختلف من النظام (جنوة على بروج، والبندقية على أنتويرب ولوبك؛ جنوة على البحر الأسود، والبندقية على مصر) لكن أيا منهما لم تتمكن من إقصاء الأخرى. فكلتاهما أسهمتا في النظام بأكمله. ولم تمارس المدينتان التجارة في أنحاء أوروبا الغربية وحسب، بل كانت لهما اختراقات مهمة في الاقتصاديات العالمية في آسيا الوسطى وفي الشرق الأوسط وشمال إفريقيا ظلت صلة الوصل في تجارة الشرق الأقصى. (انظر الشكل رقم ٤)

لم يكن الإيطاليون في النظام العالمي النامي سوى أحد المشاركين الذين اعتمدت عليهم التجارة. وكانوا بدورهم يعتمدون على أقرانهم من المناطق الأخرى إذا أريد للتبادل التجاري الاستمرار. فما الذي قدمه الإيطاليون ليلقوا كل هذا الترحاب في موانئ البحر الأبيض المتوسط ؟ لعل أفضل وسيلة للإجابة عن هذا التساؤل ولتفسير مدى تعقيد أنماط التجارة التي تأسست في السنوات الأولى من القرن الرابع عشر، هي أن نورد ما قاله لو جوف (١٩٥٦م: ص ١٦). فهو يدعونا لنتتبع خطى عدد من التجار المنطلقين من جنوة نحو الشرق.

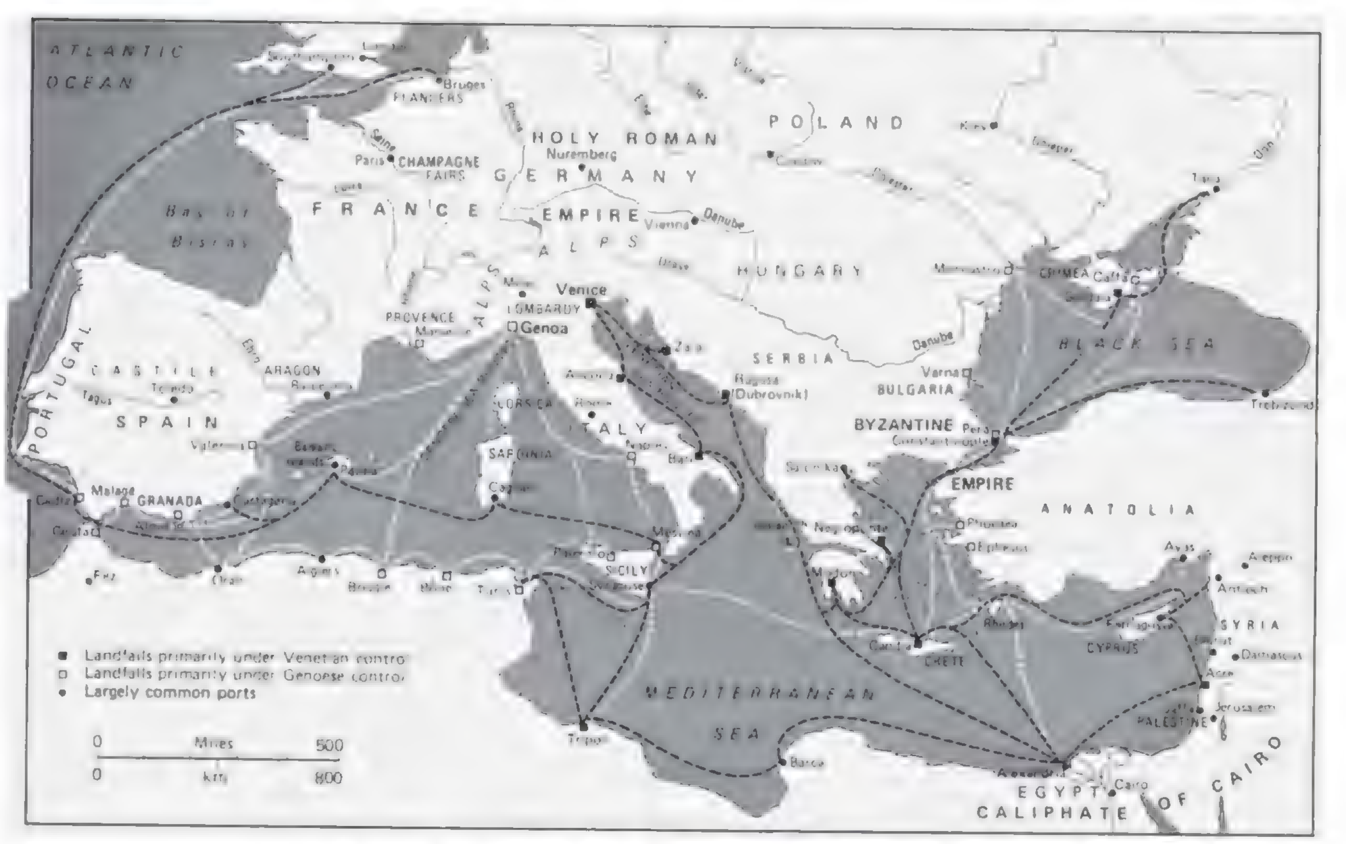
تتألف معظم الحمولة من القماش والسلاح والمعدن. وأول ميناء وصلناه كان ميناء تونس. وفي الإسكندرية، أضيفت إلى الحمولة مختلف أنواع البضائع – منتجات من الصناعة المحلية، وفوق هذا وذاك كل المستوردات الشرقية. وإذا توقف المرء في الموانئ السورية مثل عكا وصور وأنطاكية – فهو للسماح للمسافرين بالصعود إلى السفينة – بمن فيهم الحجاج أو القادمون مع القوافل من الشرق. لكن أكبر مركز تجاري للتوابل هو ميناء فماغوسطة القبرصي ... وفي اللاذقية، وهي نقطة التقاء الطرق من بلاد فارس وأرمينيا يجد المرء أيضاً، وبحسب رواية ماركو بولو، "كل التوابل والحرائر والقماش الموشى بالذهب في العالم" وفي فوشي Phocea يجد المرء أحجار الشب النفيسة التي يحملها على السفينة، أما كيوس Chios فهي ميناء الخمور والصمغ .... وبيزنطة هي المحطة الإجبارية التالية التي تقع على تقاطع الطرق المهمة إلى بلاد الشام. وإذا قطعنا البحر الأسود، يحصل المرء في كافا في شبه جزيرة القرم على منتجات روسيا وآسيا التي تأتي من طريق منغوليا مثل القمح، والفراء، والشمع، والسمك المملح، والحرير، والأهم من هذا وذاك – العبيد. وكانوا يتوقفون لبيع كثير من هذه المنتجات التي لم يحملوها معهم في أثناء عودتهم من الشرق، في سينوب Senope أو في

تريبيزونده Trepizonde. أما من يجد بنفسه الجرأة والإقدام فكان ينطلق من هناك – برفقة رجال الشرطة التتار حتى يصل إلى سيفاس Sivas ثم يتابع طريقه إلى تبريز أو الهند، أو إلى الصين عبر آسيا الوسطى أو ينطلق من ميناء البصرة إلى سيلان عن طريق البحر.

ولو تتبعنا خطوات التجار البنادقة بدلاً من الجنويين، لسرنا في طريق دائرية مشابهة، فنراهم يفرغون جزءاً من حمولتهم في مكان ويحملون بضائع غيرها لبيعها في مكان آخر، وربما سبق التوقف في مصر تحميل العبيد من القوقاز، على اعتبار أن قدرة الإيطاليين على تزويد حكام مصر بالعبيد منحتهم في الأساس القدرة على المفاصلة معهم. فلكي يحصل هؤلاء على هذه الشحنات، كان عليهم ضمان كميات متزايدة من التوابل والقماش الوطني والكتان المحلي، والقطن الخام أيضاً بعد تدهور أوضاعهم (أشتور، مقالات عدة منشورة عام ١٩٧٦م، معروضة في الفصل السابع).

وفي العقود الأولى من القرن الرابع عشر، كان هناك دليل قوي على تزايد التكامل بين مختلف الاقتصاديات العالمية التي شكلت ما يمكن تسميته مجازاً بنظام عالمي – وكان جزء كبير منه رأسمالياً. وقد دخلت أوروبا الغربية في آخر المطاف ذلك النظام بفضل اتصالها من خلال دول التجارة البحرية الإيطالية بالتجارة الشرقية الحيوية التي ربطت بين آسيا الصغرى والصين شمالاً، وبين مصر والهند وماليزيا والصين جنوباً بوساطة الطريق البحري. ومع أنها لم تكن قد بسطت هيمنتها بالفعل، لكنها كانت تقترب من مكانة الشريك الكامل.

وينعكس مدى اقتراب العالم نحو التوحد في سعة انتشار الرفاهية في جميع أرجائه. فجنوة كانت في أوج ازدهارها، وكذا الحال بالنسبة إلى بروج والقاهرة (كما سنرى في الباب الثاني)، مع أن العصر الذهبي لمدن أسواق شمبانيا ولى مثلما ولت أيام بغداد والقسطنطينية. أما التوسع الصيني فقد دخل مرحلة جديدة، إذ بدأ حكام المغول من أسرة يوآن في اتباع سياسة تجارية أشد عدوانية، وكان تجار هذه الأسرة يسعون إلى الوصول إلى الغرب. ويدا أن اندماج النظم الفرعية بعضها مع بعض، وتحويل " الجزر الثقافية" – أو ما يدعوه شونو Chaunu (١٩٦٩م، الطبعة الثانية، ١٩٨٣م: ص ص ٥٤-٥٨) *بالعوالم المصغرة univers cloisonnes* إلى نظام عالمي يشد بعضه بعضا لم يكن سوى مسألة وقت.



الشكل رقم (٤). طرق جنوة والبندقية في البحر الأبيض المتوسط في العصور الوسطى.

أما المشكلة الأساس في هذا الكتاب فتكمن في فهم السبب الذي حال دون حدوث ذلك، وكما سنرى، فإن من الخطأ الافتراض بأن كل شيء توقف في منتصف القرن الرابع عشر. فالاتصال بين البندقية ونظام التجارة الشرقي استمر طوال النصف الثاني من القرن الرابع عشر والقرن الخامس عشر. لكنه بدلاً من توسيع شبكته، اتجه النظام نحو البساطة حتى اقتصر على عدد من الممرات الضيقة التي وقعت تحت سيطرة قلة من اللاعبين فأحكموا قبضتهم عليها أكثر فأكثر. فالأمر ليس سوى تناقض ظاهري حين نلحظ أن كثيراً من أجزاء النظم الفرعية الأوروبية والشرق أوسطية أصيبت بالضمور في الوقت الذي حافظت فيه البندقية والقاهرة على علاقاتهما التجارية وتنميتها. فقد وسعتا "حصتهما من السوق" على حساب ما كان بصفة مؤقتة كلا مصغراً.

كساد منتصف القرن
The Mid-Century Depression

إذا أخذنا البندقية وجنوة مثالين، وجدنا طرائق عدة لتتبع تأثيرات انتعاش التجارة الذي ميز النصف الأول من القرن الرابع عشر والانهيار الاقتصادي الذي جاء في أعقاب تفشي وباء الطاعون في منتصف القرن ومنها عامل السكان. فقبل التوسع الهائل الذي شهدته البندقية، كان في المدينة حوالي ثمانين ألفا. وفي عام ١٣٠٠م، تضاعف هذا العدد، فبلغ ١٢٠٠٠٠ داخل المدينة و٤٠٠٠٠ في بقية أرجاء الأهوار. ويشير إحصاء لعدد الذكور أجري من منزل إلى آخر عام ١٣٣٨م إلى أن هذا العدد يمثل قمة حافظت على مستواها حتى سنوات الوباء (لاين، ١٩٧٣م: ص ١٨). أما في جنوة فوصل عدد سكانها إلى أقصى معدلاته قبل ذلك الوقت، أي في بداية القرن حين بلغ ١٠٠٠٠٠ نسمة (كيدار Kedar، ١٩٧٦م: ص ٥)، لكن المدينة لم تتوقف عن إضافة الضواحي إلى محيطها خلال العقود الأولى من القرن الرابع عشر (هايد، ١٩٧٣م: ص ١٨١).

ومن المفارقات، أن التوسع الهائل في نشاطات البندقية وجنوة التجارية هو الذي جلب عليهما البلاء. فالطاعون أتى من كافا، وهي المركز التجاري في شبه جزيرة القرم الذي تستعمله كلتا المدينتين حيث وقع الجنود المغول الذين حاصروا المدينة فريسة لوباء خبيث. ثم انتقل هذا الداء بعدها إلى أوروبا بوساطة الفئران التي تسللت إلى مركب بندقي وصل مدينة البندقية في خريف عام ١٣٤٧م. وكانت النتائج كارثية!

لقي حوالي ثلاثة أخماس سكان مدينة البندقية حتفهم في الأشهر الثماني عشر الأولى ... واستمر الوباء ثلاثة قرون بعد عام ١٣٤٨م. وفي عام ١٥٠٠م كان عدد سكان البندقية مثلما كان عليه قبل مائتي عام. (لاين، ١٩٧٣م: ص ١٩).

ولقيت جنوة المصير ذاته. ففي عام ١٣٥٠م لم يتجاوز عدد سكانها ٦٠٪ مما كان عليه عام ١٣٤١م (كيدار، ١٩٧٦م: ص ٥) ولم يعد إلى طبيعته قط.

طور كيدار (١٩٧٦م: ص ١٦) عدداً من المؤشرات الذكية لتتبع مصيري البندقية وجنوة المختلفين في دورات العسر واليسر المتتالية واستعادة نشاطهما بعد الوباء. من هذه المؤشرات التغيرات المادية في منشآت الميناء. ففي البندقية انتهى العمل في كورنيش المدينة عام ١٣٢٤م، ولم تشهد المدينة أية تحسينات أخرى حتى عام ١٤١٤م. وبالإضافة إلى ذلك، فإن حجم الترسانة الحكومية التي بدأت عام ١١٠٣م تضاعف ثلاث مرات عام ١٣٠٣م ثم توسع مرة أخرى عام ١٣٢٥م، لكن الترسانة لم تشهد أية أعمال توسعية بعدئذ حتى عام ١٤٧٣م. وما حدث في جنوة تكرر في البندقية، مع أن الانتعاش الذي شهده ميناء البندقية في القرن السادس عشر في منشآته لم يكن له ما يوازيه في جنوة التي كانت آنذاك قد تخلت عن ادعاء السيادة البحرية. في عام ١٣٠٠م ازداد طول ميناء جنوة، ويسمى (مول) زيادة كبيرة، ثم ازداد طوله مرة ثانية عام ١٣٢٨م، لكنه لم يشهد بعد ذلك أية تغييرات أخرى حتى عام ١٤٦١م. وهكذا نرى أن أعمال التوسعة في منشآت ميناءي المدينتين جنوة والبندقية توقفت حوالي عام

١٣٢٥م، ولم تستأنف في القرن التالي. ويشير هذا الجمود في تطوير الميناءين في المدينتين إلى ركود "التجارة البحرية." كيدار (١٩٧٦م: ص ١٦).

أما المؤشر الثاني الذي استخدمه كيدار (١٩٧٦م: ص ١٧) فهو تضاؤل حجم قوافل التجارة البحرية المنطلقة من ميناء البندقية. "في الثلاثينيات من القرن الرابع عشر، كان ما بين ثماني وعشر سفن كبيرة (قوادس) تبحر متجهة نحو رومانيا والبحر الأسود كل عام؛ وبين ١٣٧٣ و١٤٣٠م لم يكن هناك سوى قوافل من سفينتين أو ثلاث ... ويجب أن يؤخذ التناقص في حجم القوافل على أنه دلالة مهمة على تقلص التجارة البحرية." وعلى الرغم من حدة التراجع، الذي ربما كان أكثر حدة في جنوة منه في البندقية — فإن من الملحوظ أنه بدأ قبل وصول وباء الطاعون، وهذا يدل على أن تفشي الوباء لم يكن سوى واحد من عوامل عدة أدت إلى الانهيار الاقتصادي.

أما هايد فيؤكد أن تفشي وباء الطاعون "في أوروبا سبقته سلسلة من المصائب المتنوعة مما يدل على وجود خلل خطير في الاقتصاد" (هايد، ١٩٧٣م: ص ١٧٩). ففي إيطاليا، بدأ التدهور في الحالة الاقتصادية في الريف على أثر تراجع المحاصيل الزراعية،[٢٦] مما وضع أعباء ثقيلة على عاتق الدوائر البلدية المالية. وقد بلغت المدفوعات الكوميونية والضرائب المساندة لها ذروتها في الثلاثينيات والأربعينيات من القرن الرابع عشر؛ كما شهد الدين العام للدول المدن الإيطالية ارتفاعا حادا وفقد سهولة سداده. وربما كان هذا من العوامل التي دفعت بكثير من أهم المصارف الإيطالية إلى الإفلاس بما فيها بيروتزي Peruzzi عام ١٣٤٢م وباردي Bardi (رب عمل بالدوتشي Balducci) عام ١٣٤٦م — وهذا كله قبل وصول وباء الطاعون (هايد، ١٩٧٣م: ص ص ١٨١-١٨٧). لكن هذه كلها شركات فلورنسية. أما في البندقية وجنوة فإن العجز عن سداد الديون لم يكن قد بدأ بعد.

ومن العوامل الأخرى التي أسهمت في حدوث التدهور الاقتصادي الانشقاقات السياسية التي دفعت بعدد من دول المدن الإيطالية في الأربعينيات من القرن الرابع عشر إلى التخلي عن الحكم الكوميوني ممثلا بمجلس التجار لمصلحة حكم أقرب إلى الديكتاتورية الفردية حيث كان فرد بعينه، ربما من خارج المدينة، يمسك بزمام الأمور مثلما حدث في جنوة حيث كان الحاكم يعرف باسم *البودستا podesta* (وتعني في الأصل قائد الشعب *popolo*). أما في المدن الأخرى فكان يعرف باسم *سينيوريا signoria* (أو اللورد).[٢٧] ويعبر وايلي عن شديد أسفه بشأن هذه النزعة في فصل بعنوان *فشل الجمهوريات The Failure of the Republics* (١٩٧٣م: ص ص ٢٢١–٢٣٩). لكن اهتمام كتاب وايلي الرائع ينحصر بشكل شبه تام في مدن التلال؛ أما البندقية وجنوة فلا ذكر لهما. لكن المفكرين الآخرين، وبالأخص الذين تربطهم بالبندقية وشائج عاطفية، فيميزون بين جنوة والبندقية، ويعزون النجاح الذي حققته البندقية في النهاية إلى "حكومتها المتقدمة"، وفي الوقت نفسه يلقون باللائمة في انهيار جنوة في النهاية إلى الفردانية المتفشية بين أسرها الكبيرة المتناحرة.[٢٨] لكن هذه الصراعات السياسية ليست جديدة، بل كانت موجودة منذ القدم. لذلك فإن من الصعب أن نعزو انهيار جنوة إلى حالة كانت موجودة بالفعل حين حققت المدينة نجاحاً أكثر من البندقية في تجارتها الخارجية، وتفوقت عليها من حيث الرفاهية حتى عام ١٣٤٠م.

ومع أن كيدار (١٩٧٦م) يقبل الأنماط الكبيرة العامة، لكنه يطرح سؤالاً معقداً، فهو يبدأ كتابه بفرضية تقول إن أنماط السلوك التي تثبت فائدتها في أوقات توسع الازدهار قد تضعف في أوقات الانحدار. لذلك نراه يبحث في ردود تجار جنوة والبندقية خلال "الكساد الكبير" الذي حل في النصف الثاني من القرن الرابع عشر عن سبب نجاح البندقية في مواجهة التحدي، والمضي نحو احتكار البقية الباقية من التجارة الشرقية، في حين فشلت جنوة في تحقيق هذا. ويتركز تحليله على مختلف أساليب التجار

في العمل في كل من المدينتين وعلى مدى اعتماد التجار على الدولة في دعم مشروعاتهم وتغطية المخاطر التي يتعرضون لها. ويرى كيدار أن جنوة بفردانيتها لم تكن مؤهلة لتعبئة ثروة *الكميونات* اللازمة لإيجاد سلة أمان لتجارها على عكس دولة البندقية التي لم تتوان مطلقا عن تقديم المساعدات والتأمين لتجارها من خلال توفير البضائع الجماعية بما فيها الموانئ والسفن والأسلحة الدفاعية. وهكذا تمكنت "اشتراكية" الدولة أو "دولة الرعاية" من مساعدة البندقية على الطفو فوق صخور تناقص السكان وتدهور الأوضاع الاقتصادية التي أغرقت جنوة.

لكن يبدو أن هذه التفسيرات تهمل العوامل الأولية كالتي حاولنا تتبعها هنا. فقد كانت منطقة سيادة جنوة الطبيعية غرب البحر الأبيض المتوسط، ثم الأطلسي. أما منطقة سيادتها التي استولت عليها فكانت المنطقة الشمالية من آسيا الصغرى — أي القسطنطينية والبحر الأسود والطرق البرية التي تمر عبر آسيا الوسطى. لكن أيا من هذين المنفذين الحساسين لم يكن ذا فائدة لها خلال النصف الثاني من القرن الرابع عشر. فقد كان البرتغاليون والإسبان القشتاليون في وضع أفضل على المحيط الأطلسي ذاته، وبالتالي لم يكن من الضروري بالنسبة إليهم الدخول في صراع مباشر مع بقايا المسلمين في جنوب إسبانيا. وقد بدؤوا في تحدي هيمنة جنوة على بحر الشمال. وكما سنبين في الباب الثاني، فإن الطريق الشمالي عبر آسيا كان يتعرض للتخريب أكثر فأكثر على أثر تفتت إمبراطورية المغول وانقسامها بعد أن كانت وحدتها محل الإعجاب في القرن الثالث عشر وكانت ترحب بالتجارة العابرة لأراضيها. فتيمورلنك ليس بجنكيز خان.

ومن المؤكد أن فشل جنوة في النهوض بعد تفشي وباء الطاعون فيها، وهزيمتها البحرية على يد البنادقة أولا في ١٣٧٨-١٣٨٤م وأخيراً بعد عام ١٤٠٠م، جاء نتيجة ضعفها بقدر ما كان نتيجة قوة البندقية. فقد خسرت جنوة إمبراطوريتها التجارية إما لصالح المنافسين الأوروبيين أو بسبب أحداث وقعت في آسيا الوسطى ولم تكن قادرة

على السيطرة عليها. وفي المقابل ثبت أن رهان البندقية على الطريق البحري الجنوبي رهان رابح، وكما سنرى لاحقا فإن تجارتها الشرقية استمرت عبر مصر والبحر الأحمر حتى العقود الأولى من القرن السادس عشر، وحافظت على النظام العالمي الذي كان سائدا في القرن الثالث عشر معلقاً بخيط رفيع إلى أن أصبحت الظروف مواتية فيما بعد لحياكة البساط من جديد بنمط مختلف في القرن السادس عشر.

العبر المستخلصة من جنوة والبندقية
Lessons from Genoa and Venice

هناك سبل عدة توصل إلى الأهمية في نظام عالمي. منها دور السوق التجارية الموسمية التي رأيناها في تروي وبروفنس. فالمركز التجاري الذي يتمتع بحماية خاصة، حيث يستطيع التجار من أنحاء متعددة التجمع في ظروف مواتية لتبادل البضائع والسلع بدون قيود أو تدخلات عشوائية، وبتكاليف زهيدة يتمتع على الدوام بأهمية كامنة ولاسيما حين تلقى حرية التجارة التسهيلات بفضل غياب القيود المالية. فهونغ كونغ وسنغافورة اليوم هما بمنزلة أسواق شمبانيا في القرن الثالث عشر، وتتمتعان بالثراء ذاته. لكن بقاء المركز التجاري يتطلب استمرار وجود فائض في مكان آخر على الأقل، واستمرار الميزة النسبية التي تأتي من انخفاض تكاليف النقل ورسوم الحماية، ومن وجود وسطاء متحمسين سواء أكانوا محليين أم أجانب قادرين على تحقيق نسبة أكبر من الربح من خلال الاستفادة منها أكثر من الأماكن الأخرى.

والسبيل الآخر إلى تحقيق الأهمية العالمية هو حيازة القدرة الفائقة على الإنتاج الصناعي الذي ينتج بضائع مطلوبة تحث التجار على القدوم من أماكن عدة خارج البلاد لإنجاز عمليات شراء مربحة، واصطحاب كل ما يستطيعون مبادلته مقابل البضائع المنتجة محلياً. ولنا في مدن النسيج في فلندرة، وبالأخص ميناء بروج الذي كانت تصدر منه البضائع خير مثال على هذا المركز الثاني. فمن متطلبات استمرار الرخاء القدرة على إنتاج

بضائع فريدة – وهذا بالطبع يحتاج إلى ضمان كميات من المواد الأولية والخبرة في العمل والمنافذ الكافية للتصريف. فتوافر فائض في رأس المال للاستثمار والتطوير التقني في الإنتاج من الأمور الضرورية ولو أنها تحل في المرتبة الثانية بعد الزبائن أصحاب الأموال.

أما السبيل الثالث لتحقيق الأهمية العالمية فهو الناقل البحري ودوره الرئيس باعتباره الوسيط، أو السمسار، الذي ينقل البضائع من مكان إنتاجها وتوفرها إلى الأسواق التي تحتاج إليها. ويعطي هذا الدور مركزا آمنا وبالأخص حين تجتمع معه الخبرة في التجارة، والقدرة على تجميع الأموال واستثمارها وصرافتها، ما دام المنتجون مستمرين في الإنتاج والمشترون يقبلون على الشراء، وما دامت طرق النقل سالكة وسلامة البضائع مضمونة بتكاليف ضمن الحد المعقول، فإن من يبدأ بممارسة أعمال السمسرة والنقل يستمر في عمله. ولنا في جنوة والبندقية اللتين ظل أساسهما الاقتصادي قائما على التجارة خير مثال على هذا السبيل الثالث. لكن التغييرات في كل هذه العوامل غيرت أوضاع السوق في كلتيهما وأضعفت الحالة في جنوة بصفة خاصة.

صحيح أن التأثير المباشر لوباء الطاعون تمثل في القضاء على نسبة كبيرة من سكان جنوة والبندقية، إلا أن تأثيراته بعيدة المدى وغير المباشرة ربما كانت أشد فتكا. ففي المدينتين، وبمجرد انحسار الآثار الأولى – وهي تنقّل الجماعات في الأرياف طلبا للسلامة والعيش، تم تعويض السكان المفقودين – ولو بصفة جزئية – من خلال الهجرة من الأرياف، لكن تعويض تناقص السكان في المناطق المتطرفة لم يكن سهلا. فعودة السكان بعد تناقص أعدادهم إلى ممارسة النشاطات الزراعية وما صاحبها من تقلص في الإنتاج الصناعي أدت إلى تراجع الفائض المخصص للتبادل التجاري. وكانت المدن التي لعبت دور الوسطاء هي الأشد تأثراً دون شك.

أما رد فعلها الأول فكان تكثيف المنافسة للحصول على حصة أكبر من السوق المنكمشة. وتفاقمت حدة الصراع المميت بين جنوة والبندقية، وارتفعت معه تكاليف ما

يسمى "بأجرة الحماية" (مكنيل، ١٩٧٤م). واستدعى الأمر تخصيص أجزاء أكبر من حمولات السفن لحمل الأسلحة والمقاتلين مما رفع تكاليف النقل البحري. وبالمثل كانت السفن وحمولاتها معرضة لخطر الوقوع في الأسر أو التدمير مما رفع في المقابل تكاليف إيصال البضائع إلى الموانئ المقصودة. ولم يعد الأمان إلى التجارة مرة أخرى إلا بعد أن فرضت البندقية احتكارها على طرق البحر الأبيض المتوسط. ولقد كان هذا الاحتكار بالغ الأهمية لأن الطرق البديلة على المشرق تعاني من حالات الإغلاق.

ومع أننا سنناقش هذه التغييرات بالتفصيل في الباب الثاني، لكن من المهم أن نلحظ في هذا المقام أن عجز الدول البحرية الإيطالية عن تحديد ما سيحدث في الأقاليم الخارجة عن سيطرتها هو الذي أدى في نهاية الأمر إلى إجهاض محاولتها لفرض هيمنتها على نظام عالمي كان قد تشكل قبل أن ينفرط عقده فيما بعد. فقوة دولة المماليك أعاقت التوسع الإيطالي نحو المحيط الهندي عن طريق البحر الأحمر، لذلك لم تتمكن البندقية مطلقاً من الاستغناء عن الوسطاء في الشرق الأوسط وهي تسعى إلى تطوير صلة تجارية مباشرة مع المشرق. والسبيل الوحيد إلى ذلك كان تعميق الطرق البرية التي تعبر آسيا الوسطى. لكن هذا السبيل لم يكن أعلى تكلفة وحسب بل كان في واقع الأمر مستحيلاً (تفوق تكلفة النقل البري تكلفة النقل البحري بحوالي عشرين ضعفاً). ولقد أعاق انهيار السلام المغولي أكثر من أي شيء آخر تشكيل شبكة النظام العالمي التي ماتت بعد ولادتها بوقت قصير. أما الآن فسوف ننتقل إلى ذلك الجزء من القصة.

الهوامش
Notes

١- فوجئت بأن هاتين المدينتين وكلتاهما بالغة الأهمية فيما يخص القرن الثالث عشر ومتعادلتان في القوة آنذاك – لم تحظيا بمعاملة متكافئة في الأدبيات المنشورة. فهناك عشرات الدراسات عن مدينة البندقية، وكثير منها مذكور في لائحة

المراجع. أما جنوة وعلى نقيض صارخ، فلم تحظ باهتمام كبير إلا لدى بعض الباحثين الإيطاليين، وفي عدد قليل من السير المدنية. وحتى الأعمال التي أعدت للمقارنة بينهما (مثلا كيدار، ١٩٧٦م) تبدي عزوفاً ظاهراً عن جنوة وإقبالاً على البندقية بشكل يتخطى حدود المعقول، كما لو أن جمال البندقية الحالي يهبط بمدينة جنوة التي غالبا ما لحق بها الدمار إلى منزلة "الأخت غير الشقيقة" على الرغم من أهميتها الاقتصادية الكبيرة. أما تفسيري الخاص فهو أن الباحثين يجدون الأهمية في الأماكن التي يريدون أن يكونوا فيها ومن ثم يدرسونها؛ ولا شيء غير ذلك يمكن أن يفسر مثلاً السبب في أن طولوز، وهي مدينة رائعة تماماً لكنها تفتقر إلى الأهمية التاريخية، قد كانت موضوعا لدراسات أكبر بكثير من أية مدينة أخرى باستثناء باريس.

٢- انظر إينين Ennen *النماذج المختلفة لتشكل المدن الأوروبية Les different types de formation des villes europeennes* في *العصور الوسطى* Le Moyen Age (١٩٥٦م) وكتابها *مدينة العصور الوسطى The Medieval Town* (١٩٧٩م: مواقع مختلفة).

٣- في مقالة رائعة يعطي هنري بيرين (١٩٣٣م – ٤: ص ص ٦٧٧-٦٨٧) تفاصيل دور السوريين في تجارة التوابل والسلع الأخرى التي لم تنقطع منذ أقدم العصور. وليس فقط في العصور القديمة، بل بعد انتعاش التجارة البحرية القرن التاسع كان السوريون يمدون مدينة كامبراي Cambrai (التي توجد عنها وثيقة نادرة)" بورق البردي، والفلفل، والقرفة، والقرنفل، والزنجبيل، والصمغ والسلع الشرقية الأخرى". (بيرين، ١٩٣٣م ٤: ص ص ٦٧٩-٦٨٠). وخلال القرن التاسع استمروا في التوجه إلى فرنسا، لكنهم اختفوا بعد ذلك (بيرين، ١٩٣٣م – ٤: ص ص ٦٨٦-٦٨٧).

٤- انظر بالأخص مقالة ستيفن رنسيمان Steve Runciman في *تاريخ كامبريج لاقتصاد أوروبا The Cambridge History of Economic History of Europe* للاطلاع

على وصف مفصل لهذه العاصمة وعلاقتها بالصليبيين ومدن إيطاليا التجارية البحرية، وبالأخص جنوة والبندقية.

٥- في هذه الحملة الصليبية الأولى كان الطريق البحري ثانوياً؛ وكانت معظم الحملات الصليبية تنتقل براً عبر القسطنطينية، وهو طريق لم بعد بإمكانهم أن يسلكوه مرة أخرى.

٦- انظر كتاب ثرب Thrupp "*مقارنات الثقافة في العصور الوسطى: تطبيق المعايير الغربية على الحضارة الإسلامية في القرنين الثاني عشر والثالث عشر*" ***Comparison of Cultures in the Middle Ages: Western Standards as Applied to Muslim Civilization in the Twelfth and Thirteenth Century*** (طبعة ١٩٧٧م: ص ص ٦٧-٨٨).

٧- هذه كلمات مؤرخ معاصر هو أسامة بن المنقذ، حسبما ورد في معلوف (١٩٨٤م: ص ٣٩).

٨- انظر بيرن (١٩٣٠م) وأنغر Unger (١٩٨٠م) للاطلاع على معلومات عن التطورات التقنية في سفن الشحن أو السفن الدائرية ومن ثم تطوير سفن الشحن المسلحة المزودة بالمجاذيف.

٩- في الوصف التالي سوف أعتمد بشكل كبير على هذه الوثيقة، المتوافرة في ترجمة إنجليزية في جوانفيل وفيلاردوان Joinville & Villehardouin، الحوليات الصليبية (١٩٦٣م، طبعة ١٩٨٥م). في هذا الوصف لا يخفي فيلاردوان مقته الشديد للبنادقة الذين ينعتهم بالوحشية والجبن والفساد. وتلقي الوثيقة باللوم على الإيطاليين في جميع المصائب والتعاملات المزدوجة. لكن هذا الوصف يبقى محل تساؤل فهو يبرئ الصليبيين من أية مسؤولية عما حدث. فقدرة البنادقة على التلاعب بقوة مدججة بالسلاح ويدون رضاها وتواطئها وحملها على ارتكاب الأعمال التي ارتكبتها وتعلم أنها

أعمال شريرة. أمر لا يمكن قبوله، ولاسيما إذا أخذنا شدة الحماسة لإنجاز المهمة التي أظهرها فيها ردوان ذاته كما نتبين من الاقتباس الذي قدمناه في النص.

١٠- ربما يبالغ نوريتش (١٩٨٢م: ص ١٤١) في حكمه الأخير:

الحملة الصليبية الرابعة – إن كان من الممكن وصفها بذلك أصلاً – فاقت سابقاتها من حيث قلة الإيمان، والخداع، والوحشية، والجشع. فالقسطنطينية في القرن الثاني عشر لم تكن أعظم مدن العالم وأغناها وحسب، بل كانت أكثر مدن العالم رقياً ... فحين سقطت كانت خسارة الحضارة الغربية أفدح من خسارتها حين سقطت روما على يد البرابرة في القرن الخامس. وربما كانت أفظع خسارة واحدة عرفها العالم.

١١- كما رأينا في الفصل الثالث، سرعان ما دفع حياته ثمنا لمجده الذي كسبه مؤخرا. فبعد أقل من سنة، دفن جثمانه في الكنيسة التي توج فيها.

١٢- من الصعب العثور على دليل أفضل على سمة التمركز حول أوروبا التي تطبع الكتابات التاريخية من هذه الطريقة المألوفة في تصوير الأمور. فالكاتب الأسود جان كيرو Jan Carew يصدمنا حين يبدأ مقالته أصول التمييز العرقي في الأمريكيتين" (في إبراهيم أبو لغد – تحقيق، مسائل إفريقية African Themes (إيفانستون: برنامج الدراسات الإفريقية Evanston: Program of African Studies، ١٩٧٥م: ص ص ٣-٢٣) بالعبارة: "من المدهش بعد مرور ٤٨٢ سنة على اكتشاف الأراواكيان اللوكايوس Arawakian Lukayos من سان سلفادور كولومبوس وبحارته على شواطئهم أن الأبحاث التي أعدت حول أصول التمييز العرقي في العالم الجديد نادرة جداً." وها نحن نقرأ العبارة مجدداً وبنظرة مختلفة. ومع ذلك نرى أنه حتى كيرو يذكر العالم الجديد وكأنه خلق للتو، بدلاً من أن يكون قد وضع ضمن منظور الأوروبيين مؤخراً.

١٣- مع أن بعض الباحثين يشكون في هذا، إلا أن جوزيف نيدام Joseph Needham الباحث المتخصص في العلوم الصينية لا يتردد مطلقاً في محاضرته عام

١٩٦٠م عن "إسهام الصين في تطوير البوصلة البحرية" (طبعة ١٩٧٠م: ص ص ٢٣٩-٢٤٩). ويتحدث عن ذكر للإبرة المغناطيسية في أحد الكتب البحرية الصينية التي يعود تاريخها إلى عام ٩٠٠م (ص ٢٤٣)، ويبين أنه في القرنين الحادي عشر والثاني عشر كانت البوصلة المغناطيسية تستعمل بالتأكيد في توجيه المراكب الصينية. حول البوصلة انظر *Commune di Genova Servisio beni Culturali, Navigazione e Carte nei secolo VIII –XVI* فهرس المتحف البحري في بيجلي (جنوة : ساجب اديتريس Sagep Editrice، ١٩٨٣م) ص ٦، والشكل ص ٢٥.

١٤- مكنيل (١٩٧٤م: ص ٢٢) يبدو أنه يبالغ حين يغزو نجاح البنادقة في البحر إلى "استعدادهم التام للجوء إلى العنف". لكن من الواضح أن كثيراً من التراكم البدائي كان جاريا.

١٥- من الواضح أن من العوامل الأخرى افتقار جنوة، والأكثر منها البندقية، إلى أرض داخلية في العمق حيث يمكن لقوة العشيرة المنافسة أن تنمو من خلال تقدير الثروة الزراعية؛ فمصير النبلاء والعامة على حدٍ سواء كان يعتمد على نجاح التجارة البحرية والقدرات العسكرية اللازمة لحمايتها.

١٦- هناك صلة مدهشة بين "الضريبة" على الثروة وازدهار الاستثمارات في الأعمال الفنية من قبل الأسر الإيطالية في عصر النهضة. فالإسهام الإجباري في الدين العام كان يقدر بحسب الثروة، بصرف النظر عن الأثاث والاستهلاك المنزلي. لذلك كانت الثروة تموه في شكل لوحات فنية، ومعلقات جدارية وتحف فضية وذهبية. للاطلاع على مدى نجاح هذا في فلورنسا في القرن الخامس عشر، انظر المقالة الممتازة التي كتبها ديفيد هيرليهي Davod Herlihy *"الأسرة والممتلكات في فلورنسا في عصر النهضة Family and Property in Renaissance Florence"* في مسكيمين، هيرليهي ويودوفيتش (١٩٧٧م: ص ص ٣-٢٤، وبالأخص ص ص ٤-٥).

١٧- الكاتب الذي يخطر بالبال على الفور هو أرماندو سابوري (١٩٥٢م). انظر بالأخص النقد اللاذع ضد سومبارت Sombart في ثنايا مقالته *التاجر الإيطالي في العصور الوسطى* *The Italian Merchant in the Middle Ages* (الترجمة الإنجليزية، ١٩٧٠م).

١٨- مثلاً، فانفاني Fanfani في مقالته *نشأة الرأسمالية في إيطاليا*: *Le Origini dello Spirito Capitalistico in Italia (1933)*

١٩- كنقطة جانبية يؤكد لو جوف أنه في العصور الوسطى أن طبقة البروليتاريا لم تكن تتشكل في الصناعة الرأسمالية الواسعة إلا في في صناعة النسيج في فلندرة وفي الصناعة البحرية في الموانئ الإيطالية. (١٩٥٦م: ص ٤٩).

٢٠- في القسم التالي سأعتمد على المصادر التالية: لاين Lane (١٩٦٦، ١٩٧٣م)، مكنيل (١٩٧٤م)، لوبيز (١٩٧٦م)، لوبيز وريموند (١٩٧٦م)، بوستان (١٩٥٢م)، بيرن (١٩١٦، ١٩٣٠م)، هيرز (١٩٧٧م) وسابوري (١٩٥٢م، ترجمة عام ١٩٧٠م).

٢١- التشابه بين هذا النظام ونوع اتفاق الشراكة الذي كان معروفا بين التجار العرب قبل ذلك بوقت طويل والموصوف في مقالة يودوفيتش *الشراكة والربح في الإسلام في العصور الوسطى* *Partnership and Profit in Medieval Islam* (١٩٧٠ أ) شديد جداً حتى إنه من الصعب عمليا مقاومة استنتاج أنه كان مستعاراً بشكل مباشر. فرغم تحذير لوبيز إيانا (١٩٧٦م: ص ٧٦) من "أننا لا نستطيع استبعاد ظهور عقود مشابهة بصورة مستقلة" في المناطق الثقافية الأوروبية والبيزنطية – الإسلامية، لكن هذا يبدو مستبعداً بشكل مريب، على اعتبار أن بيرن (١٩٦١م: ص ١٣٥) يتتبع أصل ما يعرف باسم societas الجنوية إلى فترة ما بعد بداية التجارة مع بلاد الشام. وسنعود إلى هذه النقطة في الباب الثاني، الذي يتناول نظام الشرق الأوسط.

٢٢- هذا النوع من الاتفاقيات كان ومازال شائعا بين التجار المسلمين، وقد كان شائعاً أيضاً في العصور الوسطى بين التجار اليهود من شمال إفريقيا، لكن توقف استخدامه في البندقية بعد فترة وجيزة (لوبيز، ١٩٧٦م : ص ص ٧٣-٧٤).

٢٣- يبدو أن نظاماً مشابهاً كان قيد الاستعمال أيضاً في البندقية، لكنه لم يصل إلى التطور ذاته في جنوة بسبب تدخل الحكومة المباشر في بناء السفن. انظر مثلاً مكنيل (١٩٧٤م: ص ص ١٦-١٧).

٢٤- جريا على النمط المعتاد في المؤسسات الرأسمالية الأخرى، مع اتساع النطاق، أصبحت البنوك في آخر الأمر أصحاب الحصص الأساس التي عهد بإدارتها إلى الوكلاء (بيرن، ١٩٣٠م: ص ١٩).

٢٥- من اللافت أنهم لم يرجعوا عن طريق القسطنطينية إلا عام ١٢٩٥م بعد سقوط المملكة الصليبية.

٢٦- أرى أن هذه الأنواع من التفاسير اللاحقة والمتأخرة تثير الريبة. فالقحط وسوء الأحوال المالية وغيرها تميل نحو كونها أحداثاً دورية قصيرة الأمد لا يعيرها المؤرخون كبير اهتمام حين تتزامن مع حركة صاعدة في الميادين الأخرى. لكن حين يحدث انحطاط هائل، فإن هذه الأحداث المتكررة تكون موضع بحث وتحر.

٢٧- هذه النزعة الطائفية طبعت المشهد الإيطالي في المدينة الإيطالية في العصور الوسطى على هيئة أبراج خصوصية محصنة ومنتصبة تعدها كل أسرة للاستعمال فيما انحدر غالباً إلى حرب بين الفرد على الجميع. وفي الواقع، فإن جنوة ربما كانت أقل معاناة بسبب هذه الانشقاقات الداخلية من كثير من المدن التجارية الأخرى ويبدو أنها كانت قادرة على تجاوز أشد أنواع الطائفية حرارة أو كبتها لأنها كانت "لا تجيد الأعمال التجارية".

٢٨- من المستحيل تقريباً العثور على باحث (باستثناء كويلر Queller ١٩٨٦) في التاريخ الاقتصادي لإيطاليا في العصور الوسطى لا يؤيد هذا الرأي، مع أن رينوارد (١٩٦٩م: ج ١) يؤكد ذلك بشدة. لكن كما رأينا في مطلع هذا الفصل، فإن هناك شراكة كبيرة لمصلحة البندقية، وهذا ما يلقي بالظل على بعض أحكام الباحثين. وليس من قبيل الصدفة أن يأتي أشد أنواع النقد لحكومة البندقية من أحد مؤيدي فلورنسا. وهكذا نجد لوكاس دبريتون J. Lucas-Dubreton في كتابه *الحياة اليومية في فلورنسا* *Daily Life in Florence* (الترجمة الإنجليزية، ١٩٦١م) ينعت البنادقة بالأرستقراطية وبأنهم "عصابة من المتآمرين ينأون بأنفسهم عن العامة ويرتعشون في مواجهة دولة بوليسية غامضة لا يمكن رؤيتها"، على النقيض من فلورنسا "موئل الثقافة العالمية".

الباب الثاني

قلب الشرق الأوسط

THE MIDEAST HEARTLAND

sharif mahmoud

طرق ثلاثة إلى الشرق
THE THREE ROUTES TO THE EAST

من نتائج المغامرة العسكرية الاستعمارية للحروب الصليبية أنها ربطت أوروبا ذاتها في القرن الثاني عشر وأوائل القرن الثالث عشر أكثر فأكثر بالنظام العالمي الذي كان سائداً آنذاك. لكننا لم نبحث حتى الآن في ذلك النظام التجاري المعقد الذي كان موجوداً والذي مر، على الأقل منذ القرن التاسع، بالقلب الجغرافي للنظام بصفته رأس جسر لشرقي البحر المتوسط الذي يحرس ثلاثة طرق تؤدي إلى المشرق (الشكل رقم ٥) وهي: الطريق الشمالي من القسطنطينية عبر آسيا الوسطى، والطريق الأوسط الذي يصل البحر المتوسط بالمحيط الهندي عبر بغداد والبصرة والخليج العربي، والطريق الجنوبي الذي يربط الإسكندرية والقاهرة ومجمع البحر الأحمر ببحر العرب ثم بالمحيط الهندي. ففي القرنين الثاني عشر والثالث عشر، ازدادت أهمية هذه الطرق. والطريف في الأمر أن الحرب والسلام كليهما قرّب بين شركاء التجارة البعيدين ووطد الصلات بينهم. ففي منتصف القرن الثالث عشر، كانت الطرق الثلاثة قيد العمل – وللمرة الأولى منذ أن كانت روما تسيطر على البوابات المؤدية إلى الشرق.[١]

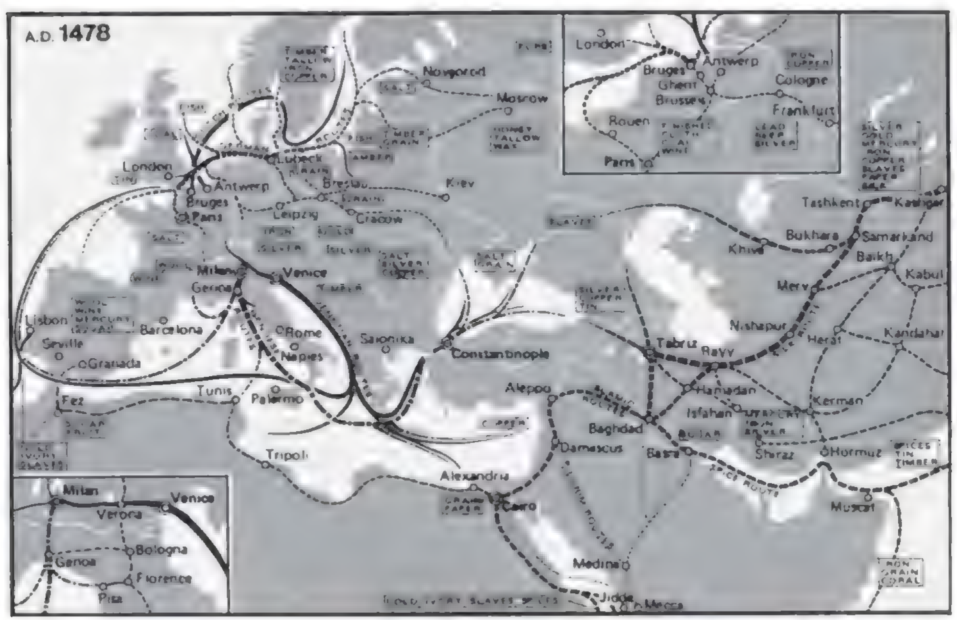
وبدا أن هذه الانطلاقة واعدة، فاقتصاديات العالم المنفصلة بدت وكأنها تلتئم وتتطور لتشكل نظاماً عالمياً يشد بعضه بعضاً. لكن ما كاد القرن الرابع عشر ينتصف،

حتى كانت أجزاء شاسعة قد دمرت تدميراً كاملاً، وهذا دليل مأساوي على ارتباط مصير كل جزء بمصير الباقي ارتباطاً وثيقاً لا ينفصل. وليس أدل على مدى تلاحم النظام العالمي بعضه ببعض من تأثر أجزائه كلها بأي ضرر يلحق بجزء معين منه.

وفي الباب الثاني سنبحث في العمليات التي أسهمت في إيجاد هذه الصلات، والأهم منها الأحداث التي أدت في النهاية إلى قطعها. ومع أن أحداث هذه الدراما وقعت أساساً في المنطقة التي أطلقنا عليها اسم "القلب" إلا أن خيط الحبكة فيها لم ينقطع عن الأحداث التي جرت في أماكن بعيدة أخرى تصل إلى الصين، وهي العنصر المحرك في النظام بأكمله كما سنرى فيما بعد.



الشكل رقم (٥). شبكة الطرق وامتدادها من البحر الأبيض المتوسط عبر آسيا الوسطى باتجاه المحيط الهندي (اعتمادا على ماك إيفدي McEvedy).



تابع الشكل رقم (٥).

الطريق الشمالي

في القرن الثالث عشر، لم يتعرض قلب المنطقة إلى الغزوات الصليبية من الغرب وحسب، بل تعرض أيضاً إلى غزوات القبائل الرحل من الشرق أيضاً. وفيما قدم الغربيون من البحر بفضل تنامي القوى البحرية لدول المدن الإيطالية، عبر الشرقيون آسيا الوسطى على صهوات جيادهم كعادتهم دائماً يحثونها على السرعة لتنفيذ استراتيجية كانت مقدمة للحروب المتنقلة الحديثة على حد وصف بعض المفكرين.

لم يكن المغول بقيادة جنكيز خان الذي لقب نفسه "بفاتح العالم" بأية حال من الأحوال أول القبائل الرحل التي اتجهت غربا.[٢] فجماعات الهون Hun بقيادة أتيلا Atilla انطلقت براً حتى وصلت إلى ألمانيا على أثر سقوط الإمبراطورية الرومانية (جروسيه Grousset، ١٩٣٩م، طبعة عام ١٩٨٤م). بعد ذلك ظهرت قبيلة الأتراك السلاجقة، الذين اتجهوا غرباً واستطاعوا في القرن الثاني عشر السيطرة على كامل العراق والهلال الخصيب ومصر، في حين استولت قبيلة أخرى هي الأتراك الخوارزميون، على ما وراء النهر Transoxiana. أما الآن فهناك تحالف جديد من القبائل الرحل يتبع طريقا مشابها يعد بنجاح أكبر. ففي عام ١٢٢٥م، وبعد أن ألحقت طلائع القوات المغولية الهزيمة بخوارزم، وصلت إلى هنغاريا، وأخذت تعد العدة لغزو أوروبا (الشكل رقم ٦).

لكن أوروبا لم تكن هدف المغول الوحيد ولا حتى الرئيس. فقد كانت جائزة الصين بثرواتها الهائلة هي المطلوبة. وهكذا أدار جنكيز خان ظهره إلى أوروبا فجأة ليركز انتباهه على الشرق. بعد ذلك بسنتين، أي في عام ١٢٢٧م، لقي فاتح العالم حتفه إثر إصابته بداء عضال في أثناء حملته على الصين.[٣] وتوقفت الحملة مؤقتا ريثما

يتم الاتفاق على من يخلفه. أما الإمبراطورية الفتية التي جمع أجزائها، ولم يتمكن من إخضاعها تماما، فقسمت بين أولاده، حيث عهد إلى كل واحد منهم بإخضاع منطقة مختلفة، فكلف ابنه جوشي Joshi (الذي أدى موته السابق إلى ترك هذه المهمة إلى ابنه باتو Batu) منطقة روسيا وأوروبا الشرقية؛ كما عهد إلى شاغاتاي Chaghatai بفتح بلاد فارس والعراق وبقية العالم الإسلامي. وجريا على الأعراف المغولية، عهد إلى أصغر أبنائه طولوي Tolui بأسهل مهمة وهي حكم بلاد المغول، في حين أصبح أوغوداي Ogodei، خليفته الحقيقي الذي حمل لقب خان، الأول على أقرانه.



الشكل رقم (٦). توسع إمبراطورية المغول وتفككها التدريجي.

واستؤنفت الحملات بعد الاتفاق على خليفة جنكيز خان. وفي عام ١٢٤١م كانت جيوش باتو (القبيلة الذهبية)[٤] قد أكملت فتوحاتها في جنوب روسيا، وبولندا، وهنغاريا تاركة وراءها الموت والخراب. وسرت أخبار مختلفة في جميع أنحاء أوروبا عن

قوة المغول المخيفة واستعدادهم لمزيد من الفتوحات. كانت طلائع قوات باتو قد دخلت النمسا استعدادا لشن هجوم كاسح، وفي عام ١٢٤٢م اتخذت مواقعها على بعد أميال فقط من فيينا (دي راشفيلتز de Rachewiltz ١٩٧١م: ص ص ٧٧-٨١). أما في الجنوب، فكان قائد "القبيلة البيضاء" يشن هجمات مماثلة على أراضي المسلمين، وبدا أن خلفاء جنكيز خان على وشك تحقيق أطماعه أخيراً، على الأقل في المناطق الجنوبية.

ومرة أخرى، نجا العالمان الإسلامي والمسيحي بمعجزة. فحين وصل نبأ موت أوغوداي (بعضهم يقول من تأثير إفراطه في شرب خمر حليب الفرس، وهو المشروب المسكر عند المغول) إلى القادة العسكريين في الميدان، تركوا جزءاً صغيراً من جنودهم وراءهم وأسرعوا عائدين إلى عاصمة المغول قاراقورم Karakourum للاشتراك في اختيار الخان الجديد. لكن هذا الانتخاب لم يكن حاسما، ولم يشغل المنصب الذي أصبح شاغراً على أثر وفاة مؤسس الأسرة الحاكمة حتى انتخاب عام ١٢٥١م حين انتخب مونجكه Mongke ليكون الخان الأكبر الرابع.

وعلى الرغم من عدم تعرض أوروبا الغربية لأي خطر محدق مرة أخرى، إلا أن آسيا الوسطى بأكملها وأجزاء من الشرق الأوسط خضعت في عقد من الزمن إلى سيطرة المغول. فقد اجتاح هولاكو Hulego شقيق مونجكه، بغداد عام ١٢٥٨م وأسس إمبراطورية الخان (المغول) في بلاد فارس والعراق؛ ولم يستطع المماليك صده عن دمشق بعد ذلك بسنة من الزمن إلا بصعوبة بالغة. أما كوبلاي خان، شقيق مونجكه وخليفته من بعده، فقد بسط هيمنته على شمال الصين. وبعد ذلك بعشرين سنة (١٢٨٠م) خضع جنوب السنغ أيضاً إلى حكم المغول فيما عرف بأسرة يوان.

وشهد النصف الثاني من القرن الثالث عشر دخول أوروبا الغربية إلى عالم الشرق الأقصى للمرة الأولى، حين أقامت أول اتصالاتها مع الوسطاء المغول الذين وحدوا تحت نظام واحد منطقة كانت من قبل متفرقة لا يدخلها أحد إلا بشق الأنفس

ويعد رحلة محفوفة بالمخاطر. (كانت القوافل التي تجلب الأقمشة الآسيوية النفيسة إلى روما قد هجرت طريق الحرير القديم، ولم يعد يسلكه بين فينة وأخرى سوى بضع قوافل يقودها تجار مسلمون أو يهود). في بداية الأمر، أطلق الأوروبيون العنان لأحلامهم بتشكيل حلف مع المغول رغم قلة معرفتهم بهم. فكل ما كان الأوروبيون يعرفونه عن المغول في ذلك الوقت أنهم ليسوا مسلمين. وإذا ما أخذنا في اعتبارنا الهزائم التي تعرض لها الصليبيون وهم يحاولون التشبث بمعاقلهم التي ما فتئت تنكمش شيئاً فشيئاً في الأراضي المقدسة (فقد تعرض الصليبيون إلى كارثة فظيعة إثر حملتهم الفاشلة على مصر عام ١٢٥٠م بقيادة سنت لويس بعد أن استعاد صلاح الدين سورية وفلسطين عام ١١٦٩م) يبدو لنا أن من المنطقي بالنسبة إليهم — مع أن الأمر يبدو لنا شبه مستحيل الآن — أن يحاولوا عقد تحالف بين الشرق والغرب ضد الإمبراطوريات الإسلامية الواقعة بينهما.

وهكذا شهد النصف الثاني من القرن الثالث عشر سلسلة من البعثات البابوية إلى المغول، وبعثات تجارية ربما كانت الأهم على المدى البعيد — قام بها تجار من البندقية (وأشهرهم ماركو بولو) ومن جنوا (كان لها أثر كبير مع أنها لم تحظ بكثير من التدوين) تمكنوا من الوصول إلى كاثاي Cathay وهي الطرف الشرقي من العالم المعروف آنذاك. وفي بداية القرن الرابع عشر كانت في خنباليك (بكين) بعثة كاثوليكية تبشيرية لكنها سرعان ما اختفت بعد تبخر الآمال واضمحلال الصلات.

لم يؤد التقسيم الإداري لإمبراطورية جنكيز خان عقب موته بوقت قصير إلى تجزئتها. وحتى بعد إعادة توزيع الأقاليم إثر موت أوغوداي ومونجكه كانت الوحدة كافية لجعل كل حاكم من حكام الأقاليم يحترم التعهد بسلامة العبور الذي يمنحه حاكم آخر. أما بيركه Berke الخان الثالث في القبيلة الذهبية، فقد بسط سيطرته على جنوب روسيا وشرقي الأناضول، وتمكن كل خان من هؤلاء بزعامة هولاكو من السيطرة

على بلاد فارس والعراق وأجزاء من شمال الهند وباكستان وأفغانستان ؛ في حين بسط كوبلاي — وهو الخان الأكبر الخامس منذ عام ١٢٦٠م، سيطرته بسرعة على سائر الصين. وهكذا سهلت هذه العوامل مجتمعة ممارسة التجارة والدبلوماسية في آن معاً.

وعلى الرغم من وحدة الثقافة والولاء التي ألفت بين هذه الجماعات الفرعية أصلا إلا أنها أصبحت بعد امتصاصها في أقاليمها المحتلة أكثر تنوعاً، وازدادت المشاحنات فيما بينها كما كان متوقعاً. ففي بعض الأقاليم (كتلك التي كانت خاضعة للقبيلة الذهبية، وللخانات فيما بعد) اعتنق الحكام المغول الدين الإسلامي مما قضى على كل أمل للصليبيين في التحالف معهم ؛ أما في الأقاليم الأخرى فقد تشرب المغول الثقافة الصينية واعتنقوا الديانة البوذية. ومع تعاقب الحكام الواحد تلو الآخر، تجزأت الإمبراطورية التي كانت موحدة فيما مضى وأصبحت فئات متناحرة يقاتل بعضها بعضاً. وهكذا أطفأت هذه الصراعات جذوة الأمل في إيجاد طريق عظيم يعبر آسيا الوسطى بدلاً من المحيط الهندي.

وفي الثلث الثاني من القرن الرابع عشر، دب الوهن في أوصال المغول، وتحولت قوتهم إلى ضعف بسبب تفشي الأوبئة وحركات العصيان. وهذه العوامل زادت مشكلات التفتت، وانتهى الأمر بالقضاء على هذا الطريق الملتف حول الأراضي العربية الداخلية. وما كاد القرن الرابع عشر أن ينتهي، حتى حاول تيمورلنك تكرار الانتصارات الخاطفة التي حققها أجداه من خلال إعادة توحيد آسيا الوسطى، لكن هذه الفتوحات السريعة لم تكن دليلاً على قوة تيمورلنك بقدر ما كانت دليلا على ضعف دول آسيا الوسطى، لذلك فإن حملاته التي جلبت الموت والدمار عبر أبواب دمشق، كانت إيذاناً بنهايتها. وهكذا تحول المغول من بداية واعدة بوصفهم طلائع التوسع في النظام العالمي في القرن الثالث عشر إلى أدوات لقطع الطريق الشمالي.

الطريق الوسط

تأثر الطريق الأوسط، مثله مثل الطريق الشمالي، لوقوعه بين فكي الكماشة التي شكلتها جيوش الصليبيين والمغول. فهذا الطريق الذي يبدأ من السواحل السورية والفلسطينية على البحر المتوسط يعبر الصحراء الصغيرة ثم سهول ما بين النهرين إلى بغداد قبل انعطافه ليتبع البديل البري أو البحري. أما الطريق البري فيعبر بلاد فارس إلى تبريز ومنها ينعطف نحو الجنوب الشرقي وصولاً إلى شمال الهند (التي كانت خاضعة لسلطنة دلهي المسلمة في منتصف القرن الثالث عشر) أو نحو الشرق إلى سمرقند، ومنها إلى الصين مروراً بالصحراء. أما الطريق البحري فكان هو الأهم على الدوام، حيث كانت البضائع تنتقل بمحاذاة نهر دجلة إلى الخليج العربي ثم تنتقل من ميناء البصرة الذي أسسه العرب إلى إمارات التجارة مثل عمان وصيراف وهرمز أو قيس التي كانت تحرس الصلة بين الخليج والمحيط الهندي. وكان هذا الطريق من الطرق الرئيسة حتى قبل العصر الإسلامي، لكنه انتعش في القرون الأولى من التوسع الإسلامي، حين كانت بغداد في مقدمة المراكز الإسلامية في ميادين التجارة والثقافة والدين.

تأسست بغداد سنة ٧٥٠م لتكون عاصمة الخلافة العباسية، حين كان الخليفة يحظى بولاء أغلبية العالم الإسلامي، ولتكون المركز التجاري والفكري بأبهى صوره للمناطق المحيطة بها شرقاً وغرباً، حتى أصبحت بين القرنين الثامن والعاشر مدينة عالمية بكل ما تحمله الكلمة من معنى. وقد وصف البحارة والجغرافيون والعلماء المسلمون الطريق البحري بين بغداد والشرق الأقصى بأدق التفاصيل. فمعرفة العرب والفرس بالشرق مدونة في مخطوطات كلاسيكية لا بد لنا من الرجوع إليها حتى نفهم صلات الاقتصاد العالمي التي تكمن وراء ازدهاره وازدهار حراسه في الخليج. وحتى بعد أن أوجد الصليبيون موطئ قدم لهم على سواحل البحر المتوسط، استمرت هذه التجارة ولم يستفد الأوروبيون إلا من السيطرة على الموانئ الواقعة في أقصى الغرب.

ومع ذلك أقدم الصليبيون والمغول على تدمير الطريق العابر لبغداد. ففي سنة ١٢٥٨م، حاصرت جحافل هولاكو ومونجكه أخيه الأصغر بغداد واجتاحتها ونهبت ما فيها وقضت على آخر معالم سماتها المركزية، وقتلت أعلى الرموز الإسلامية وهو الخليفة العباسي، وحل الدمار بالمدينة، وأصبح العراق يحكم من بلاد فارس. وكما حدث في القرن الخامس، حين انعزلت بلاد فارس مؤقتا تحت حكم الساسانيين عن النظام العالمي، وانقطعت بذلك الصلة بين الخليج والمحيط الهندي، فإن تأسيس حكم أباطرة (الخانات) المغول أعاق مبدئياً مرور التجارة عبر الطريق الأوسط، لكنه لم يقض عليها.

وجاءت الضربة القاصمة لهذا الطريق إثر استعادة المماليك سيطرتهم على الساحل السوري من أيدي الصليبيين. فحين تمكنت مصر في عهد المماليك من طرد فلول الصليبيين بشكل نهائي عام ١٢٩٢م، استولت على كل المدن الواقعة على الساحل السوري، مما أدى عملياً إلى إغلاق المحطة الغربية من الطريق.[٥] وهكذا اتجه التجار الأوروبيون شمالاً نحو أرمينيا الصغرى أو إلى جزر البحر المتوسط لمتابعة تجارتهم، لكن فلسطين لعبت دوراً ثانوياً بشكل واضح في هذه الترتيبات الجديدة. ومن ذلك الحين، أصبحت سورية وفلسطين تحكمان من مصر التي لم تكن على استعداد للتخلي عن ميزتها المنافسة إلى إقليم تابع لها. ومع أن الزراعة في سورية وفلسطين استعادت عافيتها، ومع أن الإنتاج الزراعي فيهما وهو القطن بالدرجة الأولى — ظل يباع في أوروبا، إلا أن القاعدة الصناعية والتجارية التي كانت تدر أرباحاً هائلة في الماضي، لم تعد إلى سابق ازدهارها على الإطلاق.

ومع تراجع الطريق الأوسط نحو الشرق، انتهت المنافسة المستحكمة بين طريق الخليج العربي وطريق البحر الأحمر البديل، إذ انتقلت السيطرة إلى الثاني على مدى قرون عدة. وهذا الانتقال إلى الجنوب أعاد تشكيل النظام العالمي الذي دام حتى القرنين

الرابع عشر والخامس عشر، وانتقل في نهاية المطاف إلى التمركز حول أوروبا إثر نجاح البرتغاليين في الدوران حول إفريقيا.

الطريق الجنوبي

كانت دولة المماليك التي تأسست في مصر بين ١٢٥٠ و ١٢٦٠م نتيجة مباشرة للتهديد المزدوج الذي شكله الصليبيون والمغول للمناطق الداخلية المهمة من الشرق الأوسط. صحيح أن الحاكم المغولي رفض الاستجابة إلى دعوة البابا الساذجة بالتحالف معه ضد المسلمين، ورد عليه بطلب الخضوع إليه، لكن الوضع الراهن على الأرض فرض على العرب والترك القتال على الجبهتين كليهما. فالمجتمع الصناعي والتجاري في مصر الذي كان قد غامر بالتوسع شرقاً ليربط بين البحر المتوسط وبحر الصين في القرون الأولى من العصر الإسلامي اضطر إلى التوجه نحو الأمور العسكرية بشكل تدريجي نظراً للتهديد الصليبي – المغولي المشترك الذي كان يتعرض إليه. صحيح أن هذا التحول نحو الدولة العسكرية سمح لمصر وسورية باستعادة السيادة على أراضيهما والاحتفاظ بها فيما بعد، لكنه حدث على حساب التطور الاقتصادي والانتعاش التجاري.

في القرن الثاني عشر أسست القوات الكردية نظاماً أولياً يقوم على منظمة عسكرية إقطاعية، وقد تمكنت هذه القوات بقيادة صلاح الدين الأيوبي من دحر الصليبيين من مصر وطردهم من العديد من معاقلهم في فلسطين. وقد حل الأيوبيون محل الفاطميين الذين اشتهروا بقوتهم البحرية وصناعاتهم المتطورة وتجارتهم المزدهرة مع الغرب. لكن قوة الفاطميين التجارية لم تجدهم نفعاً في الدفاع عن عاصمتهم القاهرة – أي الفسطاط – ضد الغزاة الصليبيين، وكان لا بد من تدخل القوات الكردية لإنقاذ القاهرة. وقد أسست هذه القوات الدولة الأيوبية (نسبة إلى صلاح الدين الأيوبي الذي حكم مصر وسورية حتى منتصف القرن الثالث عشر). فبين ١٢٥٠ و١٢٦٠م، تمكن الجنود المماليك في آخر الأمر من تنصيب واحد منهم سلطاناً على

الدولة بعد أن ازداد الاعتماد عليهم في الدفاع عن الوطن، وكان ذلك فاتحة عهد سلطنة المماليك،[٦] التي حظيت بمؤازرة القوات ذاتها التي دفعت بها إلى السلطة.

بعد خراب بغداد، أصبحت القاهرة أهم عواصم العالم الإسلامي، وهي حقيقة تؤكدها إعادة تأسيس الخلافة في تلك المدينة، وأصبح بيبرس أول سلطان شرعي من المماليك يحكم مصر. وبعد انتصاره على قوات المغول في معركة عين جالوت في فلسطين عام ١٢٦٠م، اكتسب بيبرس مكانة لا ينازعه فيها أحد، وقد عزز مكانته هذه فيما بعد بسلسلة من الانتصارات المماثلة على الصليبيين. وقد حالفه الحظ في الحالة الأولى على الأقل حين أنقذ موت مونجكه المسلمين عام ١٢٥٩م، مثلما أنقذ موت أوغوداي أوروبا عام ١٢٤١م. فحين سمع هولاكو بموت مونجكه، وبما يمكن أن يتبعه من صراع على السلطة، رجع إلى بلاد فارس بعد أن كان يحقق النجاح في إخضاع المناطق الداخلية من سورية، وترك وراءه قوة صغيرة سهل على المماليك إلحاق الهزيمة بها في عين جالوت. ويبسط راشفيلتز(١٩٧١م: ص ١٤٨) الأمر قائلاً:

> من النتائج المباشرة للمعركة [ويقصد معركة عين جالوت عام ١٢٦٠م] استعادة الأتراك حلب ودمشق وصعود نجم بيبرس (١٢٦٠م: ص ٧٧) ... المؤسس الحقيقي لإمبراطورية المماليك ... ولما استتب له الأمر في مصر، أصبح همه الأكبر بسط سلطانه على سورية وفلسطين، مع إبعاد المغول ... وفي أقل من عشر سنوات، نجح في طرد الفرنجة من قيصرية وأنطاكية ومن قلعة الحصن...

لكن العدواة بين المماليك والمغول لم تكن عداوة مطلقة. فلكي يتمكن بيبرس من استعادة سورية، عقد تحالفاً مع بيركه، الحاكم الثالث في القبيلة الذهبية، وأول حاكم مغولي يعتنق الإسلام.[٧]

أدى خروج الدول الصليبية من ساحل سورية وفلسطين إلى خروج التجار الأوروبيين إلى جزر البحر المتوسط، وبالأخص كريت وقبرص. ومعنى هذا من الناحية العملية أنهم استطاعوا الوصول إلى طريقين نحو آسيا: الأول بري من البحر الأسود،

والثاني إلى المحيط الهندي مروراً بمصر. وكان هذا الطريق، رغم طوله، هو الطريق المفضل. فمن يسيطر على الطريق إلى آسيا يسيطر أيضاً على التجارة في أوروبا التي كانت آنذاك تشهد تراجعاً مؤقتاً؛ وكانت مصر هي القوة المسيطرة فيما تبقى من القرن السادس عشر.

أما الطريق الجنوبي عبر البحر الأحمر فغدا الخيط الوحيد الذي يربط المساحتين المائيتين اللتين كانتا تشكلان محور العالم المعروف آنذاك. ونتيجة لذلك، ازدهرت القاهرة "أم الدنيا"، كما كانت تلقب في ذلك الأوان، في القرنين الثالث عشر والرابع عشر وأوائل القرن الخامس عشر، بعد أن نفضت عن أكتافها ما علق بها من الأوبئة وصمدت أمام عمليات السلب والنهب التي ارتكبتها طبقة منغلقة من العسكريين.

ومن المعروف أن الدول البحرية الإيطالية لعبت دوراً حاسماً في ربط مصر بالأسواق الأوروبية. لكن ما هو غير معروف تماماً أن إيطاليا قدمت خدمة جليلة أخرى إلى المماليك حين مكنتهم من الوصول إلى الموانئ المصرية حتى في أوج الصراع بين المسلمين والمسيحيين. فقد كانت الدول البحرية الإيطالية هي التي ضمنت تزويد حكام مصر من المماليك بأعداد ثابتة من المرشحين الجدد للانضمام إلى قواتهم العسكرية. فمقابل احتفاظهم بحقوق التجارة في مصر تولى الإيطاليون تزويد تلك المؤسسة الفريدة بالقوى البشرية اللازمة للإبقاء على قوتها لأنها تحظر توارث المناصب الإقطاعية أو السياسية. ومن المفارقات آنذاك، أن جمعيات التجارة الإيطالية مدت يد العون إلى الدولة التي حالت بينها وبين الاتصال المباشر مع الشرق وفرضت رسوماً باهظة على البضائع العابرة.

في الباب الثاني سنبحث في التغيرات المهمة في نشوء النظام العالمي في القرن الثالث عشر وسقوطه. وفي الفصل الخامس سنبين بالتفصيل توحيد العالم المغولي وتفككه والمضامين التي حملها بالنسبة إلى الطريق الشمالي. أما الفصل السادس

فيتناول انحدار النظام الفرعي الذي يمر ببغداد والخليج العربي رغم مركزه المهم فيما مضى، في حين أن الفصل السابع يتابع المركزية المتزايدة لخط إيطاليا - مصر - البحر الأحمر. كما نبحث في الباب الثالث نظام المحيط الهندي الذي كان ذلك الخط بوابته.

الهوامش
Notes

١- للاطلاع على وصف للنظام السابق. انظر لووي Loewe (١٩٧١م: ص ص ١٦٦-١٧٠)، تشارلزورث Charlesworth (١٩٢٤م) وورمينجتون Warmington (١٩٢٨م). كما أن لومبارد (١٩٧٥م) وهوجسون Hodgson (١٩٧٤م: وبالأخص ص ص ٣٣٠-٣٣٥) يطرحان حججا قوية تدعم القول إن الشرق الأوسط كان يشكل مركز "النظام العالمي" في القرن الثالث عشر، مع أن كليهما لا يستخدم هذا المصطلح.

٢- ولا للاتجاه شرقا، وهي الجهة المألوفة. ويتتبع بارفيلد Barfield (١٩٨٩م) ثلاث دوائر من العلاقات بين الصين وشعوب السهول الآسيوية الداخلية بين ٢٠٩ ق.م. والقرن العشرين. ويفترض أن هناك علاقة متبادلة إيجابية بين صين قوية وإمبراطوريات قوية في السهول. ومن اللافت للنظر أن الاستثناء الوحيد لهذا النمط حدث في القرن الثالث عشر، وهي المرة الوحيدة في التاريخ التي تحكم فيها القبائل الرحل في آسيا الوسطى الصين. هذا الوضع الاستثنائي يساعد في فهم صعود النظام العالمي في تلك الفترة، في حين أن الرجوع عنه في فترة ما بعد يوآن يسهم جزئيا في تفسير أسباب انهيار النظام في أواخر القرن عشر.

٣- لقد كان الحظ حليفنا إذ وصلنا العديد من الوثائق الأولية من القرن الثالث عشر على الرغم من أن المغول لم نكن لديهم لغة مكتوبة قبل تدوين لغتهم الشفوية بالحروف الأوغرية. هناك قبل كل شيء مجموعة "النصوص التاريخية" التي تعرف

"*بالتاريخ السري للمغول The Secret History of the Mongols*" والتي رغم أنها بدأت في التجمع منذ عام ١٢٤١م، تبدو أنها تعود إلى ١٢٥١-١٢٥٢م (بويل Boyle، ١٩٦٢م، طبعة بويل ١٩٧٧م: ص ص ١٣٦-١٣٧). ولم يعثر على النصوص المكتوبة بالأوغرية مطلقا. لكن هناك نسخة من هذا العمل بالألمانية من ترجمة صينية قديمة (هانيش Haenisch ١٩٤١م). وتضم الترجمة الإنجليزية لكتاب سبولر Spuler *تاريخ المغول History of the Mongols* (١٩٧٢م) كثيراً من النصوص من هذه الوثيقة. وقد قام كليفز F. W. Cleaves بترجمة الجزء الأول من النص إلى الإنجليزية.

ويعالج *التاريخ السري للمغول* حياة جنكيز خان وخلفائه الذين تعاقبوا على الحكم من بعده، لكن في شكل أقرب إلى الأسطورة الآيسلندية منها إلى ما نسميه "تاريخا". فالسطور الأولى من سلالة جنكيز خان تعطينا فكرة عن النص: "كان هناك ذئب أغبر ولد ومعه قدرة من السماء. وزوجته كانت ظبية سمراء" ويبدو أن هذا النص استخدمه علاء الدين عطا مالك جوفايني حين جمع *كتابه "تاريخ فاتح العالم The History of the World Conqueror*" (ترجمة بويل، ١٩٨٥م). ثم لدينا التاريخ العالمي للطبيب الفارسي رشيد الدين الذي وضع في القرن الثالث عشر وترجمه بويل تحت عنوان *خلفاء جنكيزخان The Successors of Gengis Khan* (١٩٧١م). للاطلاع على تقويم لهذه الأعمال، انظر بارتهولد (١٩٢٨م: ص ص ٣٧-٥٨). فهذه النصوص الضخمة تشكل مصدراً محبطاً بالنسبة للمهتمين بالتاريخ الاقتصادي. ورغم وجود التسلسل الأسري، وتفاصيل الحملات، والحكايات الشخصية، والنزاعات بين الأسر، فإن الإدارة الداخلية لإمبراطورية المغول لم تلق اهتماما إلا عند رشيد الدين.

٤- لم تكن لعبارة "قبيلة" مضامين سيئة. فكلمة "اوردو ordu" المنغولية تعني الخيمة، ثم عممت لتشمل ولاء القبيلة (أو القبائل) لصاحب الخيمة، لذلك فإن كلمة "أوردو" يقصد بها أية قبيلة منغولية أو اتحاد قبلي.

٥- كان المماليك المحاطون باليابسة يخشون المحيطات على عكس الفاطميين البحارة الذين قدموا من ميناء المهدية التونسي. وعلى اعتبار أن المماليك من آسيا الوسطى (بيبرس ذاته كان كيبشيكيا) فقد كانوا يفضلون معارك الفرسان، ويرون في الموانئ موطئ أقدام للأعداء الأوروبيين يجب تدميرها. وبمجرد أن تم تخليص الساحل الفلسطيني من أيدي الصليبيين، كثف الأوروبيون من استعمالهم للطريق الشمالي من البحر الأسود عبر الأراضي المغولية.

٦- كلمة "المملوك" تعني في العربية "العبد". وظلت هذه الجماعة الحارس الإمبراطوري الخاضع للحاكم، على الرغم من ازدياد اعتماد الدولة على جماعة العسكر من الجنود المماليك حتى قبل العهد الأيوبي. ومع تزايد المتطلبات العسكرية، كان لا بد من تجنيد أعداد كبيرة من الجنود وبأساليب جديدة. أما المجندون الجدد فكانوا ممن يؤسرون وهم أطفال (أو على الأغلب يشترون كعبيد بواسطة التجار الإيطاليين في البحر الأسود) ويعتنقون الدين الإسلامي، ويربون على الطاعة العمياء في بيوت كبار المماليك المحررين، ويدربون على فنون القتال والإدارة. وقد حظيت هذه الجماعة من الإقطاعيين العسكريين بموارد من الفائض الزراعي الذي كانت تنتزعه من المقاطعات والأقاليم المخصصة لها؛ ومقابل مزارع الحليب هذه، كان قادة المماليك مسؤولين عن توفير عدد معين من الجنود. وليس من الحكمة التحدث عن دولة المماليك قبل استيلاء هذه الجماعة على السلطنة.

٧- أدت معارضة بيركه لحملات هولاكو على المسلمين إلى حرب بين الإقليمين المغوليين. وكان هذا العامل الذي أجبر والد ماركو بولو وعمه للاتجاه شرقاً إلى أراضي كوبلاي خان نظراً لتعذر عودتهما إلى القسطنطينية من مقر بيركه بسبب القتال (لاثام Latham، ١٩٥٨م: ص ٢٣). أضف إلى ذلك أن التحالف بين بيبرس وبيركه كان من الحالات الشاذة في التاريخ. فبعد وفاة بيبرس شغل بيركه منصب السلطان الاسمي للمماليك البحرية مدة ثلاث سنوات (١٢٧٧-١٢٨٠م) في مصر!

الفصل الخامس

المغول والطريق الشمالي الشرقي

The Mongols and the northeast passage

تستمد بعض الوحدات الاقتصادية أهميتها من كونها مركزاً تجارياً ومن ميزتها التنافسية بوصفها أرضاً محايدة تقع على مفترق طرق رئيسة. وكانت تلك أماكن مقصد التجار يأتونها من أماكن نائية للاجتماع وتبادل السلع حيث الأمان لهم في الطريق والحماية لبضائعهم من المصادرة أو من عدم سداد قيمتها. وكما سنرى لاحقاً، فإن هذا الأمن كان متوافراً في مدن أسواق شمبانيا، وميناء عدن، والمدن المنتشرة على امتداد مضيق مالطة، بالإضافة إلى المدن الواقعة على ساحل مالابار إلى حد ما.

أما الوحدات الأخرى مثل بروج وجنت فكانت تتمتع بميزة نسبية في إنتاج بضائع فريدة رائجة في الأسواق. وقد انجذبت هذه المدن إلى الأسواق العالمية بفضل إنتاجها الصناعي. ومع أنها استبدلت دورها هذا بين حين وآخر بالشحن البحري والأعمال المالية، فقد حافظت على مكانتها الاقتصادية بفضل إنتاجها الصناعي حتى حين أحبط الآخرون هذه النشاطات.

شكلت التجارة، والمال، والنقل الدعائم الاقتصادية لدول المدن البحرية. ولولا القوة البحرية العسكرية التي تحمي هذه النشاطات لكانت عديمة القيمة. وتولى البحارة المقاتلون الإيطاليون تدعمهم دولة تجارية مهمة الدفاع عن سفنهم والبضائع التي تحملها، في حين تولى سادة الإقطاع والطبقات الحاكمة البرجوازية على التوالي تقديم

هذه الضمانات في شمبانيا وفلندرة. ولولا هذه الحماية الضرورية لأصبحت ممارسة التجارة ضربا من المستحيل.

أما المغول في القرن الثالث عشر فلم يقدموا لا الموقع الاستراتيجي على مفترق الطرق، ولا القدرة الصناعية على إنتاج بضائع فريدة، ولا وسائط المواصلات للاقتصاد العالمي، بل انحصر دورهم في إيجاد مناخ يلائم النقل البري تقل فيه تكلفة الحماية والمخاطر. ومن خلال تقليص هذه التكاليف، فتح المغول طريقاً للتجارة عبر أراضيهم قضت على احتكار الطرق الجنوبية ولو لمدة قصيرة من الزمن على الأقل. صحيح أن تنظيمهم الاجتماعي والسياسي لم يستطع تغيير التضاريس الوعرة السائدة في آسيا الوسطى وجعلها طريقا سهلة مفتوحة، لكنه استطاع بالتأكيد تغيير مناخها الاجتماعي.

البيئة الاجتماعية والمادية في سهوب آسيا الوسطى

The Physical and Social Environment of The Central Asion's toppes

ذكرت مؤلفات تعود إلى العصور الوسطى في معرض وصفها هذه التضاريس الوعرة أنها أراض قاحلة، قفر خالية من السكان، إلا من قبائل رحل متناثرة هنا وهناك، يسافر فيها المرء أسابيع دون أن يعثر على أية موارد محلية يعتمد عليها. وهكذا نرى أن ماركو بولو قطع الفيافي والقفار في رحلته شرقاً من كرمان إلى مدينة قوبنان Kuh-banan، ثم عبر منطقة صحراوية في ثمانية أيام، وصحراء قاحلة أخرى وراءها لا يسكنها إلا جماعات متفرقة من القبائل الرحل (لاتام Latham، ١٩٥٨م).

ويقدم بلدوتشي بيغولوتي Balducci Pegolotti في دليله للتجار وصفاً مفصلاً لمشاق الرحلة التي تغيرت كثيراً حين وضع مؤلفه ذاك (في حوالي عام ١٣٤٠م) نتيجة السفر الآمن والمحطات المريحة التي أنشئت على الطريق. وينصح بيغولوتي المسافرين بأن يطلقوا لحاهم، ويصطحبوا معهم دليلاً ومترجماً متمكناً والعديد من الخدم (بالإضافة

إلى امرأة توفر الراحة في أثناء الرحلة)، وبأن يتزود بكميات كافية من المؤن في تانا Tana قبل السفر (يول Yule، ١٩٢٤م: ص ٢٩١)، وهذا طبيعي، فالرحلة من تانا إلى أصطراقان Astrakan تستغرق بحسب مخطط سيره خمسة وعشرين يوماً في عربة تجرها الثيران، ثم تحتاج إلى عشرين يوماً أخرى في عربة تجرها الجمال للوصول إلى أورجانسي Organci، وإلى خمسة وثلاثين أو أربعين يوما للوصول إلى أوطرار Otrar على الجمال، وإلى خمسة وأربعين يوماً على ظهور الحمير للوصول إلى أرملك Armalec، ثم إلى سبعين يوماً على ظهور الحمير للوصول إلى كامسو Camexu على حدود الصين، وإلى خمسة وأربعين يوماً للوصول إلى النهر الذي يفضي إلى كاساي Cassai (كنساي Kinsai أو هانغ شو Hangchow) ويعدها إلى ثلاثين يوماً براً للوصول إلى بكين (خانبلك Khanbalik) (يول، ١٩٢٤م، ٢: ص ص ٢٨٧–٢٩٠). وبما أن الطريق كان في قمة الأمان والسهولة حين كتب بيغولوتي دليله هذا،[١] فتخيل ما كانت عليه الأمور قبل هذه "السهولة" وهذا "الأمان"!

كانت هذه التضاريس الوعرة منبت جماعات متعاقبة هجرتها فيما مضى لتنهب الأراضي الثرية. فمنذ أقدم العصور والقبائل الرحل تتدفق من هذه المنطقة الجرداء بحثا عن المراعي الخصبة، والأراضي الشاسعة، والفرصة لامتلاك الفائض الذي تقدمه الواحات الخصبة والمدن التجارية من الادخار البدائي.[٢]

ولم يكن المغول في البداية يختلفون كثيراً عن أسلافهم. وكما هي حال البدو الذين يعيشون على نهب الفلاحين الحضر، فإن اقتصادهم لم يتطور من حياة البدو الرعوية بقدر ما تطور من سلب نوع جديد من القطعان — وهي قطعان البشر. فقد أجبر السكان الحضر الذين هاجمتهم القبائل الرحل على استعمال ما يوفرون من فائض إنتاجهم الزراعي في دفع "الإتاوة" التي تعايش عليها أسيادهم الجدد. وكما ورد في شرح دي راشفيلتز (١٩٧١م: ص ٦٥) فإنه ما إن تكتمل عملية الاستيلاء على مدينة حتى تمارس:

المحكمة سلطة توزيع العائدات التي يجبيها الحكام المغول من الرعية على أقرباء الإمبراطور وطبقة النبلاء. وهكذا نرى أن فتوحات جنكيز خان غيرت المجتمع القبلي البدوي وشبه البدوي إلى نوع من المجتمع الإقطاعي حيث كان قادة الجيوش يجنون ثمار فتوحاتهم دون أن يضطروا إلى التخلي عن أسلوب حياتهم التقليدية.

ولم يكن ذلك نظاماً اقتصادياً أعد لتحقيق الفائض، كما لم يكن نظاماً قابلاً للاستمرار إلى ما لانهاية. وكما يقول راشفيلتز (١٩٧١م: ص ص ٦٦-٦٧)، إن:

الحملات العسكرية المستمرة أبعدت رجل القبيلة العادي عن تربية حيواناته وعن أموره البيئية، وأدت إلى ارتفاع معدل الوفيات وإضعاف أعداد المغول. لذلك زاد اعتماد قادتهم على العبيد في الداخل وعلى الجنود الأجانب في حملاتهم في الخارج. وقد حدثت عمليات طرد للعديد من المدنيين، ولاسيما الحرفيين، في عهد جنكيز خان. وقد أجبر هؤلاء التعساء على ترك مدنهم وقراهم في بلاد فارس وشمال الصين، وأعيد توطينهم في سيبيريا ومنغوليا حيث أجبروا على العمل في الحياكة والمناجم وصنع الأدوات والأسلحة لحساب سيدهم المستبد ... لكن المغول غيروا سياستهم تدريجياً، وركزوا اهتمامهم على استغلال سكان الأراضي المحتلة... وحين انتخب أوغوداي عام ١٢٢٩م، كان من أولى مهامه البحث عن نظام فعال لجباية الضرائب وعمال السخرة من رعاياه... وفي قراقورم كان هناك صينيون يعملون بصفة كتبة وفلكيين، ورهبان مسيحيين ومستشارين أوغريين متفقهين بلغات آسيا الوسطى وغربها ممن يمارسون أعمال التجارة لصالح المغول. وبفضل هؤلاء أسس أغوداي في عام ١٢٣١م أمانة للدولة مهمتها إدارة إمبراطوريته الشاسعة. وقد تم إدخال نظام جديد لجباية الضرائب ... وإقامة شبكة معقدة من محطات نقل البريد...

ومن صعوبات استخدام الإتاوة في دعم الدولة أن السبيل الوحيد لزيادة العائدات هو زيادة الضرائب على الرعية أو توسعة المساحات التي يمكن جباية الفائض منها. وبناء على نصيحة بعض التجار في البلاط حاول أوغوداي تلبية احتياجات البلاط المتزايدة للسلع والثروة من خلال زيادة الضرائب (دو راشفيلتز، ١٩٧١م: ص ٨١) لكنه اختار أيضاً استراتيجية أخرى وهي استئناف هجومه على الصين عام ١٢٣٠م. وفي عام ١٢٣٤م، كان قد احتل مملكتي هسي – هسيا Hsi-Hsia وشين Chin في شمال الصين

مما جعل المغول يقفون وجهاً لوجه أمام إمبراطورية سنغ Sung التي كانت تحكم النصف الجنوبي. وفي عام ١٢٣٥م أعلن أوغوداي الحرب على السنغ (دو راشفلتز، ١٩٧١م: ص ٦٨).

ومن مساوئ الإتاوة أيضا أن المبالغة في سرعة الاستغلال والظلم قد "يقتل البقرة" ذاتها. وهذا ما حدث بالفعل في روسيا. فهناك (دي راشفلتز، ١٩٧١م: ص ٨٣)

> استمر نير التتار قرنين ونصف من الزمن. وخلال السنوات المائة الأولى من سيطرة المغول، كان على الرعايا الروس دفع إتاوة باهظة إلى القبيلة الذهبية .... وقد دفع هذا الاستغلال الاقتصادي بالروس إلى عصور الظلام الثقافي.

لكن المغول لم يعتمدوا على الفتوحات الخارجية وحسب، بل كانوا يجنون الأرباح من التجارة التي تعبر أراضيهم. صحيح أن تلك المنطقة بقيت مجهولة بالنسبة إلى الأوروبيين حتى بدية حملات الاكشاف في منتصف القرن الثالث عشر، لكن هذا لا ينطبق على مواطني الشرق الأوسط الذين لم تختف تجارتهم تماماً على الإطلاق. فحتى قبل توحيد طريق التجارة في آسيا الوسطى على يد المغول، كانت قوافل التجار المسلمين واليهود تعبر تلك الأراضي الخطرة بانتظام (لومبارد، ١٩٧٥م: ص ص ٢٠٤-٢١١). وهكذا يصف ابن خورده ذابة في النصف الثاني من القرن التاسع كيف أن التجار .... اليهود كانوا صلة الوصل بين المناطق التي ازدادت تكاملا في القرن الثالث عشر. وينتقل جويتين (١٩٤٦م ب: ص ١٠٦) مقطعا ذا صلة من هذا المصدر الأولي:

> هؤلاء التجار اليهود يتكلمون العربية، والفارسية، والرومية [أي اليونانية...] وهي لغات الفرنجة... كما يتكلمون لغات أهل الأندلس ولغات العبيد، ويسافرون من الغرب إلى الشرق ومن الشرق إلى الغرب برا وبحرا فيركبون السفن من أراضي الفرنجة في البحر الغربي (البحر المتوسط) قاصدين فاراما (بالقرب من قناة السويس حالياً) حيث يسافرون في البحر الشرقي (المحيط الهندي) نحو الهند والصين...

ويتضح لنا من أوصاف ابن خورده ذابة الأخرى أنهم سلكوا أيضاً الطريق البري ذاته عبر آسيا الوسطى الذي يسير في أراضي اليهود الخزر ومنها إلى الصين. ويرى

جواتين (١٩٦٤م ب: ص ١٠٧) أن هؤلاء الرحالة التجار كانوا يسلكون هذه الطرق قبل العصر الإسلامي.

وبعد الفتح الإسلامي لبلاد ما وراء النهر في القرنين الثامن والتاسع، أصبحت آسيا الوسطى أكثر أمنا وراحة للتجار القادمين من مختلف أنحاء العالم الإسلامي. ففي أوقات السلم كانت التجارة النشطة والمربحة تسلك طريق القوافل ذهاباً وإياباً دون انقطاع. وكانت سمرقند بالطبع ملتقى الطرق البرية سواء القادمة من الهند نحو الشمال، أو من البحر الأسود نحو الشرق عبر القوقاز، أو نحو الغرب من الصين (انظر التالي).

ومع ذلك، كان من الممكن أن تنقطع الطريق لأسباب عدة. فتوزع السيطرة على المنطقة بين عشرات، بل مئات الجماعات القبلية، التي كانت كل واحدة منها تنافس الأخرى على انتزاع فائض مغر من عدد محدود من الواحات الثرية أدى إلى استمرار الحروب بهدف الاستيلاء على الأرض. وفي كل مرة، كان أمن الطريق الذي تعتمد عليه تجارة القوافل يتعرض للتهديد، وكثيراً ما كان يفقد . أضف إلى ذلك، أن طلب المال نظير الحماية كان يصل أحياناً إلى مستويات باهظة نظراً لكثرة المجموعات التي تحرس أجزاء بعينها من الطريق.

وعلى الرغم من كل هذه الأخطار والتكاليف، استمر التجار المسلمون في نقل البضائع الثمينة من الغرب إلى الشرق وبالعكس. وتتضح أهميتهم من حادثة وقعت في بداية حملات جنكيز خان الأولى التي شنها باتجاه الغرب. في ذلك الوقت كانت بلاد ما وراء النهر تابعة لملك خوارزم المسلم الذي كان جنكيز يحسب له حساباً، وهو شعور متبادل ولأسباب وجيهة دون شك. فكل حاكم كان يحاول استرضاء الآخر، أو على الأقل "اختباره"، فيرسل له قوافل يقودها تجار يحملون كميات هائلة من "الهدايا." ومن اللافت أن كلا من هذه القوافل كانت تتألف من تجار مسلمين حسبما يقال (بارتهولد،

Barthold ١٩٢٨م: ص ص ٣٩٥–٣٩٨ بناء على المصدر الأصلي، جوفايني Jovaini).
لكن هذا التبادل كان مجرد مهلة لكسب الوقت، إذ أقدم جنكيز خان على غزو خوارزم وأنزل بها الهزيمة حين انطلقت جحافله غرباً.

لقد أدى توحيد هذه المنطقة الشاسعة تحت سيطرة المغول إلى تقليص عدد جامعي الإتاوات الذين ينافس بعضهم بعضاً على امتداد الطريق، وعزز الأمن والسلامة في السفر، لا بالنسبة إلى قوافل التجار المسلمين واليهود المعهودة الذين اعتادوا قطع آسيا الوسطى وحسب، بل بالنسبة إلى التجار الإيطاليين البواسل الذين انضموا إليهم وهم يتنافسون على جني المكاسب من حكام المغول المعروفين بسخائهم والمولعين بالكسب[٣].

وعلى النقيض من معرفة المسلمين الدقيقة بهذه المناطق النائية، كان الأوروبيون حديثي العهد بالنظام العالمي السائد، ويتجاهلون التجار الموجودين قبلهم بسبب ازدرائهم لهم، فقد كانوا يرون أنفسهم من كبار المغامرين "المكتشفين" لبلاد وشعوب جديدة. فأوائل الكتّاب الأوروبيين الذين دفعهم حب المغامرة إلى زيارة أراضي المغول كتبوا حكايا لا يمكن تصديقها (وغالباً ما كانت غير معقولة) ليقرأها مواطنوهم في بلادهم بشغف بالغ. وسرعان ما تبع التجار الإخوة الرهبان على أمل الانضمام إلى اللعبة. ويجب أن نذكر أنهم حين عبروا طريق آسيا الوسطى العظيم للمرة الأولى متجهين نحو كاثي Cathay في الثلث الأخير من القرن الثالث عشر، وعادوا وفي جعبتهم حكايات عجيبة عن أراضي الثراء الفاحش والتجارة الرائجة كانوا في حقيقية الأمر يصفون نظاما من التبادل الدولي كان موجودا من قبل، وهو النظام الذي طرد منه التجار اللاتين قبل فترة من الزمن باستثناء مراكزهم على البحر الأسود. وسوف ننتقل الآن إلى دخول أوروبا هذا.

تقلص جهل الأوروبيين بالمغول
Rrducing Europe's Ignorance of The Mongols

صحيح أن موت أوغوداي في عام ١٢٤١م أبعد خطر الغزو المغولي المباشر عن أوروبا، لكن هذا الخلاص المعجز لم يفلح في زيادة معرفة الأوروبيين لا "بالبرابرة الجدد" ولا بالأرض التي انطلقوا منها. وبالفعل، كان المغول ينسبون أصلاً إلى تلك المنطقة الأسطورية بمخلوقاتها الغريبة التي تسكن عالم آسيا المجهول. وبناء على خطأ في فهم كلمة "التتار" (وهو اسم إحدى المجموعات القبلية التي انضمت إلى الاتحاد المغولي فيما بعد) فقد أطلق على المغول اسم التتار نسبة إلى إقليم *ترتاروس Tartarus* أو الجحيم الذي ورد ذكره في الكتاب المقدس.[٤] ومن الصعب أن ترى، في الوقت ذاته، كيف يمكن للأوروبيين التطلع إلى هؤلاء على أنهم حلفاء المستقبل للمسيحيين في حربهم المقدسة على المسلمين. ومع ذلك، فإن من الممكن تعبئة هذه المخلوقات من أراضي يأجوج ومأجوج (وهي محاولة ضعيفة أخرى لتحديد أصلهم) للانضمام إلى صراعهم.

عانى الأوروبيون من جهل مطبق بالشرق، وهذا دليل بسيط على مدى العزلة التي كانت أوروبا تعاني منها عن النظام الذي تحاول الانضمام إليه. ولا عجب في هذا البتة. فإذا كان الرومان في العصر الكلاسيكي، وهم أصحاب العلاقات التجارية مع الشرق الأقصى وكانوا في بداية العصر المسيحي يستوردون منه البضائع، ظلوا على جهلهم بشركائهم في التجارة، فما بالك بأوروبا في العصور الوسطى وهي التي ظلت معزولة عن العالم لمئات السنين؟

ومن المفيد – والمسلي في الوقت ذاته – أن نعود إلى الوراء إلى العصر الكلاسيكي لنرى شدة انحدار المعرفة الرومانية كلما اتجهنا شرقاً. فمع أن الحرير الصيني كان يصل إلى روما بانتظام من خلال الوسطاء الشرق أوسطيين، فإن الخرافة التي تقول إن "الصينيين يسحبون الحرير من خيط ينمو على أوراق أشجارهم "ظلت هي

السائدة." (فيرجل Virgil، كما ورد في راشفلتز، ١٩٧١م: ص ٢١؛ و يول، ١٩١٣م ١: xliv) كما لم يكن الصينيون – والحق يقال – أعلم بأمور المنسوجات التي يستوردونها من الشرق. فباعتقاد الصينيين في هان Han أن القطن "يصنع من الشعر المستخلص من "غنم الماء" (دوراسفيلتز، ١٩٧١م: ص ٢٣). أما بالنسبة إلى المواطنين الروم في عهد تراجان Trajan فلم تكن الهند مصدر "اللؤلؤ والأحجار الكريمة، والخشب العطري، والتوابل وحسب، بل كانت أيضاً موطنا لرجال لهم رؤوس كلاب ... أو بقدم واحدة أو بأكعاب في الأمام ... إنها بلد أناس لا أفواه لهم... " (دي راشفيلتز، ١٩٧١م: ص ٢٢). أما صينيو هان فكانوا متأكدين، على عكس الرومان، من أن هذه المخلوقات الخرافية تسكن عالم البحر المتوسط.[٥] وقد حفلت المعلومات الجغرافية وقصص الرحلات التي وضعها الجغرافيون المسلمون في القرن التاسع وما بعده بالحكايات ذاتها حول جزر المحيط الهندي التي يسكنها أناس عراة لا رؤوس لهم وتشبه وجوههم وجوه الكلاب. ويبدو أن من المشروع استخدام هذه الصور الخيالية باعتبارها دلالات على الفجوات التي كان لا بد من منها خلال القرن الثالث عشر حين بدأ الناس في أصقاع نائية يتصل بعضهم ببعض بشكل مباشر.

وقد مست الحاجة بالتأكيد، بعد وصول أنباء عن اقتراب المغول من أوروبا، الحاجة إلى معلومات دقيقة لأسباب عملية جدا رغم شح تلك المعلومات حتى ذلك الحين. وادعى الحاخام بنيامين التيوديلي Benjamin of Tudela لدى عودته إلى إسبانيا عام ١١٧٣م أنه سافر إلى الهند والصين، مع أن معظم المؤرخين يشكون في أنه وصل إلى الشرق الأقصى، وفي كل الأحوال، فإن رحلته بهدف زيارة الجاليات اليهودية لم تكن رحلة برية بالدرجة الأولى. لكن الأهم بالنسبة إلى المسيحيين المعاصرين كانت الشائعات الخرافية حول مستعمرة مسيحية في الهند تحت زعامة كاهن يدعى برستر جون Prester John تبين أنها غير موجودة أصلا.[٦] وقد كان الصليبيون تواقين للعثور

على حلفاء طبيعيين في الشرق لدرجة أن البابا أمر أول مبعوث غربي له إلى الشرق عام ١١٧٧م بالبحث عن برستر جون! أما المبعوث فلم يفشل في العثور على ملك الهند المسيحي وحسب، لكنه هو ذاته اختفى ولم يعثر له على أثر (دي راشفيلتز، ١٩٧١م: ص ١٩). لكن إذا كان الهدف هو زج المسيحيين الهنود أو المغول الآسيويين في الصراع ضد الأيوبيين، فقد كان من الضروري إرسال المزيد من بعثات الاكتشاف.

المبعوث البابوي

في عام ١٢٤٥م أرسل البابا إنوسنت الرابع Innocent IV أولى البعثات التبشيرية الجادة إلى المغول، وضمت راهباً دومينيكانياً هو سيمون الكوينتيني Simon of Saint Quentin (انظر جوزمان Guzman ١٩٨٦م)، وراهباً فرنسيسكانياً يدعى جون الكاريبيني John of Pian di Carpine (انظر راشفيلتز، ١٩٧م : ص ص ٨٤–٨٩). وتشكل تقاريرهما أولى القصص الأوروبية عن الرحلات إلى آسيا الوسطى. أما جون الكاريبيني الذي أعطي تعليمات بالتوجه إلى البلاط المغولي لتسليم رسائل البابا فقد غادر ليون يوم أحد الفصح من عام ١٢٤٥م ولم يعد من منغوليا إلا بعد سنتين ونصف. وهناك أجزاء من تقريره المفصل الذي قدمه إلى البابا (وعرف فيما بعد "بتاريخ المغول") مضمنة في كتاب فنسنت البوفيزي Vincint of Beauvais وعنوانه Speculum historiale (دي راشفيلتز، ١٩٧١م: ص ص ٨٨-٨٩). أما سيمون الكوينتيني فقد وضع تقريره حين عاد عام ١٢٤٨م، وهناك أيضا مقاطع منه في كتاب التاريخ للبوفيزي (جوزمان، ١٩٦٨م : ص ص ١ – ٤، ص ص ٧٠-٧٦) ومع أن التقريرين كليهما حفلا بالمغالطات والأخبار المنحازة (ولا عجب في ذلك، لأن المبعوثين عوملا في معسكر المغول معاملة الأسرى لا معاملة المبعوثين) لكنهما شكلا المعلومات التي بنى عليها الأوروبيون أحكامهم عن المغول لأنهم لم يعرفوا إن كانوا أعداء أم حلفاء.

لكن تقرير وليم الروبروكي William of Rubruck كان أكثر دقة، ولو أنه بعيد عن الصدق أيضاً. أما وليم هذا فكان راهباً فرنسيسكانياً سافر إلى منغوليا في ١٢٥٣ – ١٢٥٥م. [انظر ترجمة روكهيل Rockhill في سلسلة Hakluyt رقم ٢، (١٩٠٠م)، التي حل محلها دوسون، ١٩٥٥م، أعيد طبعها عام ١٩٨٠م: ص ص ٨٩–٢٢٠]. ولد الراهب وليم في فلندرة الفرنسية بين عامي ١٢١٥ و ١٢٢٠م وانضم إلى سنت لويس عام ١٢٤٨م في حملته الصليبية على مصر، وظل معه في فلسطين حتى عام ١٢٥٢م. وسافر من فلسطين بمبادرة شخصية على ما يبدو إلى كاثي ودوّن ملحوظات وافرة حول "طبائع السكان المحليين وعاداتهم" ولاسيما فيما يخص طقوسهم الدينية. ولما عاد من منغوليا ذهب إلى باريس حيث قابل روجر بيكون الذي أبدى اهتماماً شديداً بتجاربه، وقد ذكره بيكون مطولاً في كتابه "العمل الكبير Opus Majus الذي يعد بحق "المرجع المعاصر الوحيد الذي نملكه عنه" (دوسون، ١٩٥٥م ، أعيد طبعه ١٠٨٠م: ص ص ٨٨–٨٩).

إننا نعلم أن الراهب وليم انطلق برا من البحر الأسود في ربيع عام ١٢٥٣م، وسرعان ما وصل إلى أول معسكر مغولي. ورغم ما لقيه من سوء المعاملة، إلا أنه تابع رحلته شرقاً. ويتحدث الراهب عن أول انطباع أوروبي عن أهالي الشرق (دوسون، ١٩٥٥م، طبعة عام ١٩٨٠م: ص ص ١٤٣–١٤٤).

المغول أناس قصار القامة، سمر البشرة مثل الإسبان؛ ويلبسون رداء يشبه التنكل الذي يلبسه شماس الكنيسة وله أكمام أضيق قليلاً، كما يعتمرون على رؤوسهم قبعات تشبه تاج الأسقف ... بعد ذلك وصلنا إلى كاثي العظيمة التي كان سكانها يسمون بالسير Seres ومن عندهم تأتي أبهى صنوف الحرير ... أما سكان كاثي فقصار القامة، وحين يتكلمون يتنفسون تنفساً عميقاً من أنوفهم ... وفتحات عيونهم صغيرة أيضاً. وهم بارعون في الحرف اليدوية، أما أطباؤهم فلديهم معرفة كبيرة في قوة الأعشاب، ويستطيعون تشخيص الأمراض بذكاء بالغ من النبض ... وهناك كثير منهم في قراقورم... أما النسطوريون والمسلمون العرب فيعيشون بينهم كالأجانب حتى كاثي ...

ويبدو لنا بشكل واضح مدى جهل الأوروبيين بالشرق من سذاجة وليم الربروكي وهو يقدم لنا الوصف التالي لمصدر الصباغ الأحمر الذي تشتهر به الحرائر الصينية، ونورد هنا الترجمة التي ظهرت في دوسون (١٩٥٥، ١٩٨٠م : ص ١٧١):

ذات مرة جلس بقربي كاهن من كاثي يرتدي قماشاً زاهي اللون، وحين سألته من أين جاء بذلك اللون أخبرني بأن في الطرف الشرقي من كاثي جروفاً صخرية عالية تعيش قربها مخلوقات تشبه الإنسان في كل شيء إلا أنها لا تحني ركبها عند المشي بل تقفز قفزاً في سيرها... ولا يزيد طول هذه المخلوقات على ذراع واحد، أما أجسامها فيكسوها الشعر ... وحين يذهب الرجال لصيدها فإنهم يحملون معهم شراباً مسكراً يدعى (ميد)، فينصبون مصائدهم بين الصخور على هيئة أكواب تملأ بالميد.... بعدئذ تخرج هذه المخلوقات من كهوفها وتتذوق المشروب وتصيح "تشن تشن"، وهذا هو سبب تسميتها باسم التشتشان. بعد ذلك تتجمع هذه المخلوقات بأعداد غفيرة وتحتسي الميد فتسكر وتستسلم للنوم ... فيأتي الصيادون ويربطونها من أيديها وأقدامها في أثناء نومها، ثم يفتحون ثغرة في أعناقها ويستخرجون ثلاث أو أربع قطرات من دمائها ... وذلك الدم، كما قيل لي، هو الأفضل للصباغ باللون الأحمر القرمزي.

هذا هو إذن أول اكتشاف أوروبي لكاثي أو لروح الدعابة عند سكانها!

لكن هذا الجهل بدأ في الانحسار بعد بضعة عقود وذلك بفضل تجار البندقية الذين ساروا على خطى البعثات التبشيرية البابوية والتجار الجنويين الذين لم يبلغوا مبلغ ماركو بولو الشهير في الولع بالحديث والروي، لكنهم كانوا على ما يبدو أكثر نجاحا في أعمال التجارة. فبفضل مواقعهم على البحر الأسود، التي كانت امتدادات للقسطنطينية وحسب، كان التجار الإيطاليون أول من تأقلم مع الغزاة المغول، ومن المؤكد أنهم ستخدموا بضائعهم لإغراء غزاة المستقبل بإقامة علاقات معهم. لكن تقدمهم في أعماق أراضي المغول لم يتحقق قبل اعتلاء كوبلاي خان عرش الإمبراطورية.

مغامرة الأخوين بولو

مما لا شك فيه أن أول المغامرين من التجار الأوروبيين الذين نملك عنهم سجلات والذين عبروا الأراضي المغولية وسلكوا الطريق البرية نحو كاثي هما الأخوان

نيكولو ومافيو بولو Niccolo and Maffeo Polo. فقد غادر الرجلان مدينة القسطنطينية عام ١٢٦٠م، وقد منعتهما حذاقتهما من الإفصاح مجانا عن اكتشافاتهما فيما يخص إمكانات التجارة العظيمة. وانطلق الأخوان في رحلة ثانية أطول من الأولى عام ١٢٧١م، واصطحبا معهما هذه المرة ابن نيكولو الأصغر ماركو، ولم يعودا إلى البندقية حتى عام ١٢٩٥م (بيتك Petech ١٩٦٢م: ص ٥٥٣). ولقد نشر الكثير مما تم اكتشافه عن المغول بصفة عامة وفي رحلاتهم بصفة خاصة، في مذكرات كتبها بعد ذلك بسنوات أحد زملاء ماركو بولو وهو سجين في جنوة إثر وقوعه في الأسر في إحدى المعارك البحرية المتكررة بين جنوة والبندقية. أما الدعاية الجوفاء التي تقدم المذكرات فلا تفيد في درء الشكوك في أن جزءا من محتوياتها على الأقل، مبالغ فيه لكي يجتذب الجماهير. فالكاتب، إدراكاً منه لقلة ثقافة الناس، يدعو الجماهير قائلا:

> أيها الأباطرة، والملوك، والنبلاء، والفرسان، والمواطنون، والناس قاطبة ممن يرغبون في معرفة مختلف أعراق البشر وخصائص مختلف بقاع الأرض، خذوا هذا الكتاب ودعوا أحدهم يقرأه على مسامعكم (لاتام Latham ، ١٩٥٨م: ص ٢١).

يبدأ الكتاب والأخوان الكبيران نيكولو ومافيو بولو قد أبحرا شرقاً في البحر الأسود نحو صدوق Suduk، وهي إحدى مستعمرات البندقية، ومنها انطلقا براً حتى وصلا في نهاية الأمر إلى بلاط خان القبيلة الذهبية. وقد استقبلهما بيركه الخان الثالث استقبالاً مشرفاً وقبل الجواهر التي قدمها إليه الأخوان، وقدم إليهما في المقابل "سلعاً تبلغ قيمتها ضعفي قيمة الجواهر" وسمح لهما ببيعها ... بربح وافر" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٢٢). لكن إقامتهما في أرض بيركه قطعت بشكل غير لائق بعد ذلك بسنة على أثر نشوب حرب بين بيركه وهولاكو انتصرت فيها قوات الأخير. ولما كان طريقهم إلى القسطنطينية غير سالك بسبب الصراع، انطلقا شرقاً، وبعد مسيرة سبعة عشر يوماً في الصحراء، وصلا إلى بخارى. وقد دهش مبعوث هولاكو لرؤية الأخوين في بخارى حين

وصلها بعد ذلك بثلاث سنوات وهو في طريقه إلى كوبلاي خان "إذ لم يسبق أن شوهد لاتيني في تلك البلاد من قبل قط." ولما علم أنهما تاجران، دعاهما إلى مرافقته إلى الخان الذي لم يسبق له أن رأى لاتينياً من قبل، ويتوق إلى التعرف على أحدهم" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٢٣). وهكذا وصل الأخوان بولو إلى بلاط كوبلاي خان تحت حماية مبعوث هولاكو الخاص. وقد أبدى الخان اهتماماً عظيماً بمعرفة المزيد عن الغرب وعن المسيحية.[٧] واقترح أن يكونا مبعوثيه إلى البابا ليطلبا منه إرسال مائة كاهن وبعض الزيت من مصباح كنيسة القيامة في القدس (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٢٤). (ولا يملك المرء إلا أن يتساءل عن مدى صحة هذه الطلبات الغريبة)!

وانطلق الأخوان بولو مرة أخرى براً ومعهما لوح ذهبي يحمل خاتم الخان لضمان سلامة عبورهم أراضي الإمبراطورية المغولية، فوصلوا عكا بعد ثلاث سنوات. في تلك الأثناء، كان البابا قد مات، ولم ينتخب من يخلفه بعد، فقرر الأخوان العودة إلى البندقية لزيارة أهلهما. في تلك الأثناء كانت زوجة نيكولو قد ماتت وتركت له ولداً يدعى ماركو يبلغ من العمر خمسة عشر عاماً، وهو الذي صحب الأخوين حين عادا إلى عكا بعد ذلك بسنوات. وبعد اختيار البابا الجديد، بدأ الأخوان بولو والشاب ماركو رحلة العودة مرة أخرى إلى عاصمة الخان وهم يحملون الهدايا والرسائل ومعهم اثنان من الكهنة فقط، وهذا أقل بكثير من المائة كاهن المطلوبين. ومع أن هذين الكاهنين الخائفين راغا منهم، إلا أن الأخوين وماركو بولو استطاعوا إكمال الرحلة في ثلاث سنوات ولقوا في بلاد الخان ترحيباً حاراً، ومكثوا فيها سبع سنوات قام خلالها ماركو بخدمة الخان وكثيراً ما سافر باسمه.

ومن هنا نتبين أن ثمة ما يدعو إلى الاعتقاد بأن مقاييسه الجغرافية فيما يخص ملحوظاته حول الأقاليم الشرقية تعتمد على أسس صحيحة. فهي بالتأكيد أدق بكثير من أية أوصاف سابقة. فاهتمام وليم الروبروكي انحصر بالدرجة الأولى في الطقوس

الدينية التي يمارسها الأغراب الذين قابلهم، في حين أن ماركو بولو حذا حذو والده في ملاحظة ما يصنع الناس، وما يتجارون به، وبما له قيمة تجارية. ويقدم ماركو في وصفه صورة لبلاد المغول يبين أن فيها مزارعين أثرياء، ومنتجين صناعيين مهرة، والعديد من التجار الأغراب (الذين يحط ماركو من قدرهم في ملحوظة جانبية قصيرة قائلا إنهم "ليسوا سوى مسلمين"!

ويتبع ماركو في تقريره الطريق من الغرب إلى الشرق. وفي تركيا يبدي إعجابه الشديد "بأجمل أنواع السجاد في العالم (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٣٣)، ووراءها أراضي الجورجيين حيث "ينتج الحرير ... بكميات وفيرة، وأجمل الأقمشة الموشاة بالذهب في العالم ... وهناك كميات وافرة من كل شيء، فالتجارة رائجة والصناعة متقدمة (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٣٣). ويصف ماركو الموصل وبغداد بأنهما مدينتان مزدهرتان (لاتام، ١٩٥٨م: ص ص ٣٦-٤٠) حتى بعد أن دمرهما هولاكو، وينقل ما سمعه من الناس حول هذا الموضوع. لكن تبريز هي التي استحوذت على إعجابه. فالمدينة لا تنتج كميات كبيرة من الحرير والأقمشة المذهبة وحسب، بل هي مدينة تجارية عظيمة أيضاً، "وتتمتع بموقع ممتاز يجعلها سوقا للبضائع من الهند وبغداد، ومن الموصل وهرمز ...كما يأتيها الكثير من التجار اللاتين لشراء البضائع المستوردة من البلاد الأخرى، بالإضافة إلى أنها سوق للأحجار الكريمة ... ومدينة يحقق فيها التجار الرحالة الربح الوفير" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٤٣). ويصف ماركو بلاد فارس بأنها بلاد ثرية تزدهر فيها التجارة والصناعة. "يصنعون الأقمشة المذهبة والحريرية من كل نوع، والقطن ينمو فيها بكثرة، ولا تعاني نقصاً في القمح أو الشعير أو الدخن أو *البنيك* (نبات عشبي من الفصيلة النجيلية) أو في أي نوع من أنواع الذرة، هذا بالإضافة إلى توافر النبيذ وسائر أنواع الفاكهة" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٤٧). أما في كرمان، فيستخرج حجر الفيروز ومعه "الفولاذ" (وردت هكذا) والأوندانيق Ondanique "إن الناس ... يصنعون ... كل ما يحتاج

إليه المقاتل الفارس مثل اللجام، والسرج، والمهماز، والسيوف، والأقواس، والكنانات، وجميع أنواع الأسلحة الأخرى" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٤٧) كما أن النساء توشين الحرير "بالحيوانات والطيور وبأشكال كثيرة أخرى" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٤٨). وإذا ما قطع المرء سهلاً شاسعاً، وصل إلى الخليج عند ميناء ممتاز يقال له هرمز. "يأتي التجار إلى هذا الميناء من الهند يحملون كل أنواع التوابل والأحجار الكريمة واللؤلؤ والأقمشة الحريرية والمذهبة وعاج الفيل وكثيراً من البضائع الأخرى... إنه لمركز عظيم للتجارة (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٥١).

وبدلاً من أن يصف ماركو هنا الطريق البحري إلى الهند، يتجه وصفه شمالاً من كرمان إلى منطقة قاحلة يحتاج اجتيازها إلى عدة أيام قبل الوصول إلى مدينة قوبنان Kuh - banan حيث يصنعون المرايا الفولاذية بأحجام كبيرة وبأنواع ممتازة" (لاتام ١٩٥٨م: ص ٥٤). وبعد قوبنان تظهر صحراء أخرى يحتاج اجتيازها إلى ثمانية أيام. أما السكان على امتداد الطريق بأكمله فهم مسلمون يعيشون في الواحات المنتشرة في طول الصحراء وعرضها. ومع أن ماركو يعدد كثيرا من هذه المدن والقرى، لكنه لا يصف أياً من منتجاتها، ويحط من شأن سكانها قائلاً إنهم ليسوا سوى أنصاف متحضرين. وبعد عبور صحراء أخرى، يصل إلى كان تشو Kan - Chou، وبعدها إلى "بلاد كاثي" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٤٨).

لكن ما يثير الاهتمام في وصفه هو الجزء المتعلق بكاثي ذاتها بما في ذلك تملقه لراعيه كوبلاي خان، حيث يصفه قائلاً: "إنه أكثر الناس حكمة وقوة في النواحي كافة؛ إنه أفضل حاكم للرعية وللإمبراطورية، ورجل يتمتع بأفضل الخصال التي عرفها تاريخ التتار كله" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ١٠٢) وفي موقع مدينة خانبلك القديمة، بنى كوبلاي مدينة جديدة لتكون عاصمة له أطلق عليها اسم تايدو Taido. وبما أنها اليوم بكين، فإننا نقتبس مقتطفات مطولة من وصفه لها لأن فيها شبهاً كبيراً بالمدينة والقصر العظيم اليوم.

بنيت تايدو على شكل مربع أضلاعه متساوية ويبلغ محيطه أربعة وعشرين ميلاً، ويحيط به سور ترابي فيه فرج علوية ومطلي بمادة كلسية بيضاء. وللمدينة اثنتا عشرة بوابة، يعلو كلاً منها قصر ضخم ... أما الشوارع فعريضة ومستقيمة جداً حتى إن باستطاعة الواقف على أعلى إحدى البوابات أن يرى البوابة المقابلة في نهاية الطريق الممتد أمامه. وتنتشر المحلات التجارية من الأنواع كافة على جانبي الطرقات من بدايتها حتى نهايتها.... والمدينة بأكملها مخططة على شكل مربعات تشبه لعبة الضامة ... (لاتام، ١٩٥٨م: ص ١٠٦).

ومما يذكر أن أهم عبارة في وصف ماركو بولو لمدينة بكين هي العبارة التي فاتته دلالة مضمونها. فهو يقول إن عدد سكان الضواحي يماثل عدد سكان المدينة المسورة ذاتها، وإن في كل حي من أحياء الضواحي كثيراً من الفنادق التي تقدم المسكن للتجار القادمين من مختلف الأصقاع؛ حيث يخصص فندق لتجار كل بلد من البلدان ... لأن التجار وغيرهم يأتون إلى المدينة بأعداد غفيرة لأنها مقر الخان ولأن فيها سوقاً تعود عليهم بالربح الوفير" (لاتام، ١٩٥٨م: ص ص ١٠٦-١٠٧).

لكن من هم هؤلاء التجار القادمون من "كافة الأصقاع" الذين يسكنون في فنادق الضواحي المخصصة لهم؟ من المؤكد أنهم ليسوا من التجار الهنود لأن ماركو بولو يؤكد مراراً وتكراراً أن أسرته فريدة من نوعها! وواضح من دلائل أخرى أن هؤلاء التجار الأجانب مسلمون جاؤوا من شتى أنحاء المناطق الداخلية المهمة من النظام العالمي في القرن الثالث عشر. فبلاد الخان ليست جديدة بالنسبة إليهم لأنها جزء لا يتجزأ من عالمهم. وبالفعل يمضي ماركو بولو في روايته قصة أحمد، وهو حاكم مسلم في مدينة منحه الخان سلطة الحكم فيها طيلة اثنين وعشرين عاماً!

هذه المقاطع تكفي لشرح نقطة مهمة. فالتجار الأوروبيون اجتازوا طريق آسيا الوسطى العظيم إلى كاثي في الثلث الأخير من القرن الثالث عشر، وجلبوا معهم في أثناء عودتهم قصصاً عجيبة عن أراض غنية، وتجارة رائجة، وعن نظام سائد من التبادل التجاري العالمي أقصي عنه التجار اللاتين حتى ذلك الحين. وفي العقود التالية

سار كثير منهم على خطى الأخوين الشاب بولو. لكن رغم النشاطات الواسعة التي حدثت فيما بعد، لم يصلنا سوى القليل من التقارير المكتوبة ليس بينها ما ينافس تقارير ماركو في دقة تفاصيله، وليس لدينا ما يثبت أن التجار الإيطاليين مارسوا التجارة على هذا الطريق الشمالي حصرا سوى الدليل الذي وضعه فرانسيسكو دي بلوتشي بيغولوتي Francesco de Balducci Pegelotti في العقد الرابع من القرن الرابع عشر حين أوشك هذا الطريق على أن يغلق.

التجار الإيطاليون في إمبراطورية المغول

يقدم لنا لوسيانو بيتك Luciano Petech[٨] بعض التفاصيل النادرة عن التجار الإيطاليين الذين شغلهم جمع المال عن كتابة مذكراتهم. وبحسب رواية بيتك (١٩٦٢م: ص ص ٥٤٩-٥٥٢) فإن السلام المغولي Pax Mongoloica والأمن في السفر لا يفسر أسباب ازدهار التجارة بين الشرق الأوسط ومنغوليا تفسيراً كاملاً. فعلو شأن التجارة جاء أيضا نتيجة الثورة التجارية التي أرسلت التجار الإيطاليين في مهمات واسعة بما فيها المهمات إلى إمبراطورية المغول (مع أن معظم التجار الأوربيين كانوا آنذاك يفضلون الطريق البحري عبر الخليج العربي). أما السلعة الأولى في تلك التجارة فكانت حرير كاثي الذي دأب تجار جنوة على بيعه في أسواق شمبانيا الموسمية منذ عام ١٢٥٧م. ومن اللافت أن هذا الحرير لقي رواجا في أوروبا بشكل خاص، لأنه كان حتى في ذلك الحين أرخص من حرير بلاد فارس وتركستان. ومما يدل على احتلال التجار الجنوبيين مركز الصدارة في التجارة مع الصين استخدام دليل بلدوتشي بيغولوتي التعبيرات الجنوية في الأوزان والمقاييس في وصفه الطريق البري إلى كاثي.

وكثيراً ما كانت البعثات التجارية والدينية و"السياسية" تختلط بعضها مع بعض؛ وهكذا نرى أن تاجراً يدعى بطرس اللوقالوني Peter of Localongo رافق راهباً يدعى جون المونتي كورفيني John of Monte Corvino إلى كاثي. وقد غادر الراهب الإيطالي

تبريز في بلاد فارس عام ١٢٩١م، وأمضى ثلاثة عشر شهراً في الهند قبل أن يلتقي بالتاجر الذي رافقه إلى الصين (لوبيز، Lopez، ١٩٤٣م: ص ١٦٥؛ دوسون، ١٩٥٥م، طبعة عام ١٩٨٠م: ص ٢٢٤). وقد حفظت رسالتان من رسائل هذا الراهب. وفي رسالته الثانية التي أرسلها من خانبلك في ٨ يناير، ١٣٠٥م يذكر مفتخرا بأنه أسس بعثة كاثوليكية (مع أن إنجازاته تحوم حولها الشكوك على ما يبدو):

لقد بنيت كنيسة في مدينة كامبليك Cambaliech [أو خانبلك أو بكين] حيث يقيم الملك بصفة رئيسة ... وأقوم بتعميد الناس باستمرار. كما اشتريت بالتدريج أربعين ولداً من أبناء الوثنيين تتراوح أعمارهم بين السابعة والحادية عشرة، ممن لا دين لهم. وهنا قمت بتعميدهم وتعليمهم اللاتينية وطقوسنا...

كما يذكر أيضاً ما أكده بالدوتشي بيغولوتي فيما بعد. فبعد أن دعا رجال الكنيسة الآخرين إلى الانضمام إليه، ضمن لهم سلامتهم:

أما بالنسبة إلى الطرق [عبر آسيا الوسطى] فأخبركم بأن الطريق البرية التي تعبر أراضي كائي [أوردت كوثي]... هي أكثر أماناً وأمناً، بحيث يستطيع المسافر مع المبعوثين [أي الرهبان] الوصول في غضون خمسة أو ستة أشهر. أما الطريق الآخر فهو أطول وأخطر لأنه يشمل رحلتين بحريتين: الأولى تعادل المسافة بين عكا وبروفنس، والثانية تعدل المسافة بين عكا وإنجلترا ... ونادرا ما يستطيع المسافر قطعه في سنتين. لكن الطريق الأول لم يكن آمنا لمدة طويلة بسبب الحروب. (مقتبس في دوسون، ١٩٥٥م، طبعة، ١٩٨٠م: ص ص ٢٢٥-٢٢٦).

وكان جون المونتي كورفيني في الثامنة والخمسين من العمر حين كتب هذه الرسالة، وقد تعلم لغة التتار نطقاً وكتابة وترجم العهد الجديد وسالتر كاملاً إلى تلك اللغة.

لم يكن جون المونتي كورفيني الإيطالي الوحيد في الصين. فلدينا وثيقة تتحدث عن طبيب من لومبارد Lombard وصل إلى خانبلك عام ١٣٠٣م (بيتك، ١٩٦٢م: ص ٥٥٣)، ورسالة تعود إلى عام ١٢٣٦م من أندرو البيروجي Andrew of Perugia وهو أسقف في ميناء زيتون الشهير، الذي يذكر كثيراً من أهل جنوة الذين يعيشون هناك

(التفاصيل والنص في دوسون، ١٩٥٥م، طبعة ١٩٨٠م: ص ص ٢٣٥-٢٣٧). وكان لتجار جنوة وظائف دبلوماسية أيضاً. "يعد أندالو دي سافينيون Andalo de Savignon من أبرز الشخصيات في المستعمرة الجنوية في الصين ..." وقد ورد اسمه للمرة الأولى عام ١٣٣٦م حين أرسله إمبراطور يوان طوغون تيمور Toghon Temur سفيرا إلى البابا (بيتك، ١٩٦٢م: ص ٥٥٤) لكن الاتصالات المباشرة سرعان ما انقطعت، إذ تشير الوثائق إلى أن آخر مرة سلك فيها التجار الجنويون الطريق البرية إلى كاثي كانت في عام ١٣٤٤م، حين نظرت إحدى المحاكم، بحسب ما تشير إليه السجلات، في قضية تركة تاجر وافاه الأجل وهو في الطريق (بيتك، ١٩٦٢م: ص ٥٥٥). كما كانت البعثات الدبلوماسية على وشك التوقف أيضاً.

في عام ١٣٣٩م أرسل البابا آخر مبعوثيه عن طريق آسيا الوسطى حين انطلق الراهب الفرنسيسكاني جيوفاني دي مارينيولي Giovani de' Marignolli من نابولي إلى كافا تمهيداً لرحلته البرية إلى بكين (بيتك، ١٩٦٢م: ص ٥٥٥). لكن إمبراطورية المغول كانت في ذلك الوقت في حالة انهيار بعد أن فتت في عضدها حركات العصيان وأنهكها انتشار الأوبئة. والآن جاء دور المغول ليبحثوا عن حليف لهم. وقد حمل إمبراطور المغول تيمور رده الإيجابي إلى مارينيولي الذي انطلق عائدا إلى بلاده في عام ١٣٤٥م يرافقه مائتان من الحراس والجنود. لكن الطريق لم تعد سالكة في تلك الآونة بعد أن قطعتها الحروب الأهلية في بلاد شاغاتايد Chaghataid. وفي إشارة إلى أن بنية الإمبراطورية الضعيفة كانت على وشك الانهيار، سارت البعثة عبر الصين إلى ميناء زيتون ومنها أبحر مارينيولي إلى الهند والخليج العربي. وكان تقريره هو آخر تقرير عن أوروبي يسلك الطريق بين الصين وأوروبا إلى أن أعاد الدوران حول إفريقيا الاتصال المباشر في القرن السادس عشر.

أما خط سير مارينيولي في رحلة عودته فأخذه عبر مدينتي هانغ شو Hangchow وزيتون الساحرتين، ومن هناك أبحر في ديسمبر عام ١٣٤٥م إلى ميناء قيلون Quilon على ساحل مالابار الهندي فوصله في أبريل عام ١٣٤٦م. ثم أبحر بمحاذاة الساحل إلى هرمز ومنه سافر براً بطريق غير مباشر إلى البحر المتوسط مروراً ببغداد والموصل وحلب ودمشق والقدس قبل أن يبحر إلى قبرص. وأخيرا وصل مارينيولي إلى أفنيون في عام ١٣٥٣م ليسلم البابا رسالة الخان التي تضمنت فيما تضمنته طلب المزيد من الوعاظ المسيحيين (دي ريشفيلتز، ١٩٧١م: ص ص ١٩٧-٢٠١).

لكن البابا لم يلب طلب الخان، وكانت تلك في واقع الأمر نهاية البعثات المسيحية لفترة من الزمن. ولكن ما السبب في ذلك؟ لم يكن السبب انغلاق الطرق المارة عبر آسيا الوسطى وحسب، بل ندرة الوعاظ أيضاً! فقد كان وباء الطاعون آنذاك قد "أخلى الأديرة الفرنسيسكانية في أوروبا (وقد مات ثلثا الرهبان في سنة واحدة)" (دي ريشفيلتز، ١٩٧١م: ص ٢٠٢). ولم يكن الوعاظ آنذاك في مقدمة احتياجات المغول أيضاً. فقد تعرضت الأقاليم الشاسعة التي وحدها جنكيز خان وحلفاؤه إلى التخريب بسبب حركات الانشقاق الداخلية، ومات عدد كبير من سكانها بعد أن فتك بهم الوباء الذي كانوا مسؤولين عن انتشاره إلى درجة كبيرة (مكنيل، ١٩٧٦م).

النتائج الجانبية لنجاح المغول
The Unintended Consequences of Mongol Success

أدى توحيد جزء كبير من الأراضي الأوروبية والآسيوية الوسطى Eurasian تحت حكم المغول إلى الاتصال المباشر بين الأوروبيين والصينيين للمرة الأولى منذ ألف عام. ومن المفارقات الغريبة أن هذا الوضع سهل التبادل التجاري من خلال فتح الطريق الشمالي بين الصين ومنفذ البحر الأسود إلى البحر الأبيض المتوسط، لكن نجاحه أدى في نهاية الأمر إلى موته (الشكل رقم ٧). فالنتيجة الجانبية للتوحيد كانت تفشي وباء

أعاد تطور النظام العالمي مائة وخمسين سنة إلى الوراء. وحين عاد الانتعاش إلى النظام مجددا في القرن السادس عشر كان شكله مختلفاً تمام الاختلاف.

وقد طور وليم مكنيل فرضيات دقيقة بشأن أسباب انتشار الأمراض وآثارها في تاريخ البشرية، لها علاقة وثيقة ببحثنا الحالي. ويقول مكنيل إنه في مطلع العصر المسيحي، برزت أربع مناطق لأمراض الحضارة المتباعدة" (١٩٧٦م: ص ٩٧) وهي الصين، والهند، والشرق الأوسط، والبحر الأبيض المتوسط (بما في ذلك أوروبا) حيث بلغ عدد السكان في كل منطقة منها بين ٥٠ و٦٠ مليون نسمة (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ٩٣) وقد وصلت إلى توازن نسبي مع بيئتها بما فيها الأمراض المستوطنة. وقد حال توقع كل منها دون انتقال الأمراض "الغريبة" من نظام إلى آخر (أي الأمراض التي ليس لدى السكان المحليين مناعة طبيعية ضدها أو أنماط ثقافية لتجنبها ومعالجتها).

في القرنين الأول والثاني بعد الميلاد، ازدادت الصلات بينها، سواء عبر الطريق البري الذي أطلق عليه الرومان اسم طريق الحرير، أو عبر المحيط الهندي إثر إتقان البحارة فن استغلال الرياح الموسمية.[٩] وعلى أثر تواصل الناس بشكل مباشر بعد عزلتهم الطويلة، ازدادت فرص انتقال الأمراض إلى شعوب لا تملك سبل الوقاية منها، ولاسيما في الصين وأوروبا، "وهما أقل حضارات العالم خبرة في مجال الأمراض" (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ١٠٢). وتشير المعلومات المحدودة التي لدينا إلى انتشار الحصبة والجدري والطاعون Bubonic plague في كل من الصين وأوروبا بين ٢٠٠ و ٨٠٠م، وظهور هذه الأمراض وكأنها عدوى جديدة تصيب جيلا جديدا" (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ص ١٠٣—١٢٠؛ الاقتباس ص ١١٩).[١٠] وشيئاً فشيئاً يبدو أن التأقلم مع الأمراض سلك مسلكين متوازيين في أوروبا والصين، ومن حوالي ١٠٠٠م لم يبدأ شعب في التوسع في المناطق الواقعة على الأطراف، (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ١٢١). لكن هذا التوازن واجه تحدياً جديداً في القرن الثالث عشر بعد أن توطدت العلاقات مجدداً.

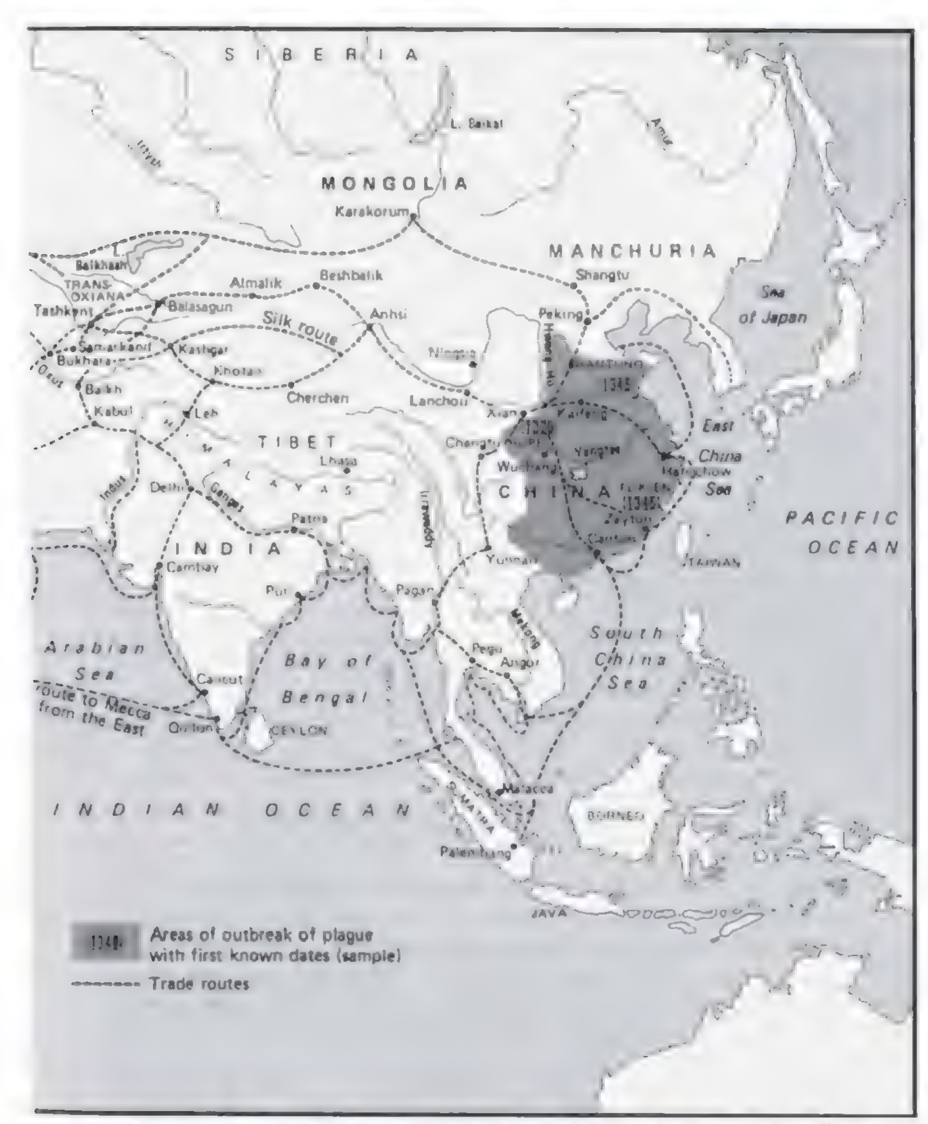
ويرى مكنيل أن النجاحات التي حققها المغول، أسهمت في مد جسور جديدة بين هذه المناطق المنعزلة نسبياً، مما سهل انتشار الأمراض الخطيرة والتي كان آخرها وباء الطاعون الذي تفشى في النصف الثاني من القرن الرابع عشر.

كانت إمبراطوريات المغول وهي في أوجها في الصين ... وروسيا ... وآسيا الوسطى، وإيران، والعراق .... [يتصل بعضها ببعض] بوساطة شبكة اتصالات تضم رسلا قادرين على السفر مسافة مائة ميل في اليوم على مدى أسابيع دون توقف ... وبالإضافة إلى طريق الحرير القديم الذي يقطع الصحراء، أصبحت القوافل، والجنود، وحملة البريد يسافرون عبر الأراضي العشبية المفتوحة. فقد أوجدوا شبكة بشرية إقليمية هائلة ربطت قيادة المغول في قراقورم بقازان وأصطراقان على نهر الفولغا، وبمدينة كافا Caffa في القرم، وبخانبلك [بكين] في الصين، وبالخانات والفنادق الأخرى المنتشرة بينها. وهذا الامتداد الشمالي لتجارة القوافل كانت له من وجهة النظر الوبائية نتيجة بالغة الأهمية، فقد حصل تلامس بين القوارض البرية المنتشرة في السهول وبين حاملي الأمراض الجديدة، ومنها، وهو المرجح، الطاعون. (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ١٣٤).

ويبني مكنيل السيناريو التالي، الذي يجمع فيه بين المعلومات المأخوذة من مصادر نصية متفرقة من العصر والدليل المستمد من الأبحاث الطبية الحديثة حول انتقال الوباء.

من المحتمل أن تكون عُصية الوباء مستوطنة بين مستعمرات القوارض في منطقة جبال الهيمالايا بين الصين والهند وبورما، لكن السكان اكتسبوا مناعة ضدها بسبب تعرضهم لها من قبل، وأصبح لديهم وقاية منها بسبب أنماط ثقافية مكنتهم من تجنبها. وقد بقيت منطقة التركيز هذه معزولة تقريباً عن المناطق الأخرى بمساحات شاسعة غير مأهولة، وببعض الأنهار والحدود الطبيعية الأخرى (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ١٤٠) إلى أن قدم دخول المغول إلى يونان Yunnan وبورما بعد عام ١٢٥٢م الوسيلة لتصدير عصية الوباء. أما المغول فلم يكن لديهم مناعة ضد المرض، كما شكلت مطاياهم وسيلة سريعة لانتقال العصيات من البراغيث حاملة المرض إلى الفئران في جحورها تحت أراضيهم العشبية (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ١٤٢) حيث استطاعت البقاء حية حتى في فصل الشتاء القارس.


SCANDINAVIA
Novgorod
Volga
Nizhni Novgorod
Bulgar
Moscow
MUSCOVY
BRITAIN
GERMANY
POLAND
Cracow
Bruges
Paris
EUROPE
Kiev
Dnieper
Rostov
Sarai
Ural
FRANCE
ALPS
Venice
Genoa
ITALY
Danube
Tana
Caffa
Black Sea
Aral Sea
Caspian Sea
ATLANTIC OCEAN
SPAIN
Constantinople
Trebizond
ASIA MINOR
Tabriz
Merv
Aleppo
Rayy
Silk route
Herat
Mediterranean Sea
Baghdad
Isfahan
Damascus
Alexandria
Basra
AFRICA
Cairo
EGYPT
PERSIA
Hormuz
Red Sea
ARABIA
Muscat
Mecca
Jidda
Aden
Pilgrim
MONGOLIA
MANCHURIA
Peking
HOPEI
Yellow Sea
Taiyuan
Hwang Ho
KANSU
SHENSI
SHANSI
Tsingtao
SHANTUNG
Kaifeng
Loyang
HONAN
SHECHWAN
HUPEI
Wuchang
Chungking
Yangtze
CHEKIANG
HUNAN
Changsha
Nanchang
KIANGSI
FUKIEN
Foochow
KWEICHOU
YUNNAN
TAIWAN
Canton
South China Sea



الشكل رقم (٧). التوافق بين طرق التجارة وانتشار وباء الطاعون في حوالي عام ١٣٥٠م.

ولا يعتقد مكنيل (١٩٧٦م: ص ١٤٣) أن وباء الطاعون انتقل مباشرة إلى منغوليا، لكنه بدأ عام ١٣٣١م في المناطق الداخلية من الصين ثم انتقل منها إلى الطريق البري حتى وصل إلى البحر. ويضيف مكنيل قائلاً:

إن الاحتمال الأكبر على ما يبدو أن يكون الوباء قد داهم الصين عام ١٣٣١م قبل انتقاله إلى طريق القوافل في آسيا في السنوات الخمسين التي تلت ووصوله إلى شبه جزيرة القرم عام ١٣٤٦م حيث انتقلت العصية إلى السفن ومنها إلى جميع أنحاء أوروبا والشرق الأدنى على امتداد الطرق المتشعبة براً من الموانئ البحرية. وربما حدثت حركة موازية نحو "مدن" القوارض تحت سطح الأرض العشبية بين ١٣٣١ و١٣٤٦م حيث وجدت العصية موطناً دائماً في أثناء انتقال الوباء من خان إلى آخر في طول آسيا وعرضها وشرق أوروبا. وقد اجتمعت كل هذه الظروف معا في منتصف القرن الرابع عشر. وتفشى الوباء عام ١٣٤٦م بين جيوش الأمير المغولي الذي حاصر مدينة كافا التجارية في شبه جزيرة القرم، مما اضطره إلى الانسحاب، لكن العدوى كانت قد انتقلت إلى مدينة كافا ذاتها، ومنها انتشر الوباء عن طريق السفن في جميع أرجاء البحر الأبيض المتوسط (مكنيل، ١٩٧٦م: ص ص ١٤٥–١٤٧).

وعلى الرغم من عدم توافر ما يكفي من المعلومات لإثبات ما يقوله مكنيل أو لدحضه، إلا أن روايته مقنعة، وتؤيدها معظم الدلائل إن لم نقل كلها.[١١]

في الباب الأول لاحظنا أن إنتاج المنسوجات الفلمنكية عانى من المصاعب في أواخر العشرينيات من القرن الرابع عشر، وأن الانكماش الاقتصادي قد بدأ فعلاً يصيب دوائر المصارف الإيطالية بحلول أواخر الثلاثينيات وأوائل الأربعينات من القرن الرابع عشر، مع أن الوباء لم يكن قد ظهر آنذاك. كما لاحظنا قبل الجزء الخاص بالتجار والمبشرين في إمبراطورية المغول، أن ذكرهم بدأ يتلاشى في أواخر الثلاثينيات من القرن الرابع عشر، وأنه اختفى تماماً في منتصف ذلك القرن. ولن نجانب المنطق إذا ربطنا هذه الاضطرابات بتراجع التجارة البرية بين المنطقتين. وعلينا أن نذكر أن مارينيولي، وهو آخر إيطالي نعرف أنه كان في الصين من خلال المدونات، أجبرته الظروف المضطربة في الداخل على أن يسلك الطريق البحري الطويل في رحلة عودته إلى بلاده عام ١٣٤٥م على الرغم من أن الطريق البري كان هو المفضل في بداية القرن.

وليس من المستبعد وجود علاقة بين عدد الوفيات التي أحدثها المرض في الصين بدءا من عام ١٣٣١م وما بعده وضعف حكام المغول الذي تركهم هدفاً لحركات

التمرد المتزايدة. فلو كان السلام المغولي أحد العوامل المهمة في توطيد العلاقة بين التجار الأوروبيين والصين، فإن أي اضطراب في تلك البيئة يعرض أمنها للخطر سواء لأسباب عسكرية أم صحية يمكن أن يضعف التجارة وبالتالي يقلل من درجة الرفاهية بين الشركاء. وللبحث في هذه الفرضية يمكننا أن ننظر إلى مدن القوافل الفعلية على امتداد الطرق التجارية، التي ربما كانت سمرقند أهم مدنها.

سمرقند ومراكز القوافل الأخرى
Samarkand and Other Caravan Centers

التجارة البرية مسألة معقدة. ونستخلص من جميع المصادر أن هذه التجارة مدينة باستمرارها لنشاطات عدد كبير من الوكلاء، بعضهم باعة متجولون، لا يستقرون في مكان، ويستثمرون مبالغ ضئيلة من المال نسبيا وبمرونة مطلقة تعتمد على ما يمكنهم شراؤه رخيصاً في مكان معين وبيعه غالياً في مكان آخر. كان بعضهم من كبار المصرفيين التجار الذين لا يبرحون موطنهم، بل يقرضون المال إلى الجوالين، ويبرمون معهم عقود *القراض commenda*، أو يشرفون على عدد كبير من "العملاء" شبه المستقلين الذين كانوا أشبه بصغار الباعة المتجولين. وأخيراً نجد الفئة التي تتأرجح بين هذين الطرفين، والتي قد تبدأ صغيرة، لكنها تتطور لتصبح إمبراطوريات في التجارة النائية.

ومن الممكن تصنيف متطلبات التجارة البرية في فئات ثلاث: المادية والسياسية والمؤسساتية. أما المتطلبات المادية فهي سهلة التعداد، لكنها قليلة التأثير نسبياً على حجم التجار، فلا بد للطرق أن تكون سالكة، ولا بد من وجود وسائل النقل. ففي الطريق البري الشمالي الذي يمتد مسافة خمسة آلاف ميل من طرف إلى آخر، لا يمكن ضمان أي من هذين العنصرين. فنوعية الطرق التي تجتاز الأراضي الوعرة، ووجود الاستراحات في نقاط منتظمة في المناطق قليلة السكان، وإمكانية الحصول على الماء والمؤن اللازمة لرحلة

طويلة قد تستغرق أشهراً عدة، وربما سنوات إن أراد المسافر التوقف لممارسة التجارة وهو في الطريق، كل ذلك يعد من المتغيرات المادية التي تعتمد بدورها على أحداث أخرى. ودعونا نلق نظرة على بعض العوامل التي قد تعوق هذه الرحلة.

في الأراضي القاحلة يعد الماء أهم العناصر بلا استثناء. والحيوان الأليف الذي يستخدم في حمل الأثقال في مثل هذه المناطق هو الجمل، فهو قادر على العيش على النباتات الصحراوية القليلة وعلى الصبر على العطش مدة ثلاثة أيام أو أربعة، كما يستطيع أن يحمل حوالي ٥٠٠ رطل لمسافات طويلة، لكنه يسير بسرعة ثابتة لا تزيد على ثلاثة أميال في الساعة. (انظر ويلارد Wellard ١٩٧٧م: ص ص ١١-٣٧ للاطلاع على وصف مفصل). وهكذا نرى أن المسافة القصوى بين المستوطنات، أو بين الآبار على الأقل، يجب أن لا تزيد في الأوضاع المثالية على مائة ميل على اعتبار أن المسافة المقطوعة هي ثلاثون ميلا في اليوم، وأن المدة الزمنية بين مورد ماء وآخر هي ثلاثة - أربعة أيام. وقد قيدت هذه المتطلبات اختيار المسالك في آسيا الوسطى إلى حد كبير. فهي لم تحدد مسبقا طريقا بعينه، لأن هناك عادة بدائل عدة.

وفي الجبال المنتشرة في طول تلك المنطقة وعرضها مجموعة مختلفة من الضروريات الملحة. فالسفر في المناطق الجبلية يحتاج إلى حمير تحمل الأثقال، ولا بد من اختيار مسالكها بعناية للاستفادة من أخف المنحدرات وموقع الممرات. وليست كلمة "اختيار" بالكلمة المناسبة في هذا المقام، فالطرقات الجبلية تترسخ، بالتجربة والخطأ، على امتداد المسالك اليسيرة، وتحددها بشكل كامل الشعاب الرئيسة. ومن الضروري وجود عدد أكبر من الموارد المائية، لكنها موجودة عادة في الجداول الجبلية.

وأخيراً، نرى أن حجم السفر عبر السهول يحدد مدى سلاسة الطريق ذاته لأن الطرق غير الممهدة تظل قاسية، وكلما كثر المسافرون سهل عبورها. وتزداد الحوافز لنمو المستوطنات عند تقاطع الطرق الرئيسة، وهذه بدورها، تساعد على وضع الطرق

في مواقع ثابتة. وهكذا فإن معالم الطرق العظيمة عبر آسيا رسمت من خلال عناصر مادية.

لكنها كانت تتأثر بصفة خاصة بالعوامل السياسية أيضا. فتوحيد آسيا الوسطى تحت حكم المغول كان مهما لتوجيه التجارة اجتماعياً ومادياً. صحيح أننا لا نستطيع أن نصف الطرق الرئيسة الممتدة من الشرق إلى الغرب بأنها طرق عامة، لكنها خضعت إلى تحسينات جوهرية نتيجة حركة خيل المغول المنتظمة فوقها سواء أكانت خيل الجيوش أم خدمات نقل البريد والاتصالات. وفي النهاية، كانت هناك شبكة طرق حقيقية فيها محطات للاستراحة ونقاط ازدهرت حولها الخانات والفنادق. والأهم من هذا وذاك، أمن الطريق الذي وفرته أخيراً إدارة منتظمة وموحدة.

ويصعب علينا اليوم إدراك مدى اعتماد التجارة على تقليص المخاطر، أو نسبة تكاليف ضرائب العبور المفروضة على السلع، والإتاوة أو الابتزاز الصرف. ومن سوء الحظ أننا لا نملك أية أرقام من القرن الثالث عشر تمكننا من تقدير نسبة تكاليف النقل التي تدفع نظير الحماية. لكن بناء على الدليل المتوافر من القرن السابع عشر فإنه، على الأقل فيما يخص الجزء الواقع في أقصى الغرب من الطريق البري، استنتج نيلز ستينز جارد Steensgaard (١٩٧٣م: ص ص ٣٧–٤٠) أن تكاليف الحماية (بما فيها الضرائب) فاقت بنسبة كبيرة تكاليف النقل الرخيصة جداً ذاتها. ويبدو أن الفارق بين تكاليف الشراء والنقل وأسعار البيع بالجملة شاسعاً جداً، لكن من الواجب أن نحسب القيمة المضافة مثل ضرائب العبور والمخاطر التي تتعرض لها البضائع بسبب المصادرة أو الضياع، أو بسبب شراء بضائع لم يحسن التاجر تقدير أسعارها في السوق تقديراً صحيحاً.

ومن المؤكد أن النظام الذي نجح المغول في فرضه خفض كثيراً من هذه التكاليف، هذا بصرف النظر عن أن سخاءهم تجاه التجار وحسن استقبالهم شجع المزيد من التبادل التجاري عبر أراضيهم. لكن من الواضح أن هذه التجارة أخذت

تبحث عن طرق بديلة بمجرد اختفاء هذه الظروف المواتية كما حدث في النصف الثاني من القرن الرابع عشر.

أما المتغير الثالث فله علاقة بترتيبات المؤسسات الخاصة بالتجارة. فمع أننا سنعالج هذا الموضوع بمزيد من التفصيل في الفصل السابع، لكن من المهم أن نلحظ هنا أن عمليات صغار التجار، وما أكثرهم، على طول طرق القوافل ما كان لها أن تتم، أو على الأقل أن تكون بهذه الدرجة من الكفاءة، لولا آليات الائتمان، وتحويل الديون، وتبادل الأموال بين تاجر وآخر وبين نقطة تجارية والنقطة التي تليها. فالصك (الشيك) (أو بالأحرى أمر الدفع الذي ينفذ في نقطة بعيدة وبعملة مختلفة وفق سعرصرف محدد مسبقاً) اعتمد رسمياً في بلاد فارس أولا، ويبدو أن له علاقة بتجارة القوافل. وكما جرت العادة في مصر فيما بعد، اقتصرت الاستفادة من هذه الوسائل الرسمية على كبار التجار فقط. أما السواد الأعظم من التجار فكانوا يتعاملون بطريقة غير رسمية مستخدمين شبكة أبناء بلادهم (أو ما يمكننا وصفه بأبناء جلدتهم) من أجل تسوية الحسابات التي لم تكن تترجم دوما إلى أموال، بل يمكن تصنيفها ضمن تبادل السلع. ومن العسير أيضاً أن نقرأ تقارير من القرن السابع عشر عن تاجر أرمني متجول، أو مقتطفات من الرسائل التي كان التجار اليهود في الفسطاط في القرنين الحادي عشر والثاني عشر (حسبما ذكر جواتين، ١٩٦٧م). ويبدو أن لا شيء تغير في طبيعة التجارة.

ومع أن أغلبية النقاط الواقعة على امتداد طريق القوافل كانت قرى متواضعة، أي واحات أو مستوطنات زراعية ترى في قدوم قافلة من الإبل بين فترة وأخرى مناسبة مثيرة مع أنها ليست مصدر رزقها – فإن عدداً من المدن الواقعة على تقاطع الطرق المطروقة كثيراً نمت حتى أصبحت مدنا كبيرة الحجم، وبالأخص إذا كانت تحتل مواقع خصبة ولها أهمية سياسية أو دينية. عندئذ يزداد احتمال ظهور التجارة والصناعة بصفة

دائمة مدفوعاً بالطلب المحلي ومعززاً بالتجارة النائية. ولقد كانت تبريز الواقعة على الطريق الجنوبي أحد هذه الأماكن مثلها مثل بلخ وميرف والمدن الأخرى الواقعة على الطريق الشمالي. لكن إذا فكر المرء في المدينة الواحة بامتياز تبادرت إلى ذهنه على الفور سمرقند (وبخارى بدرجة أقل). وربما كانت سمرقند المدينة التي تمر بها جميع القوافل بلا استثناء بفضل قرب موقعها من نقطة التقاء الطريق بين الشرق إلى الغرب والطريق من الشمال إلى الجنوب بين الهند وروسيا، ولأنها تقع في أرض خصبة يغذيها نظام ري دقيق من نهر يمر بها. وقد أصبحت سمرقند في نهاية الأمر عاصمة تيمورلنك، لكنها كانت بشكل روتيني على الأقل العاصمة الإقليمية للأسر السابقة. ويقول بارتهولد Barthold (١٩٢٨م: ص ٨٣) عن هذه المدينة:

> كانت سمرقند على الدوام من حيث الحجم وعدد سكان المدينة الأولى في بلاد ما وراء النهر حتى حين كانت بخارى عاصمة المملكة. وترجع هذه الأهمية بشكل رئيس إلى موقعها الجغرافي عند ملتقى طرق التجارة الرئيسة القادمة من الهند (عبر بلخ Balkh)، ومن بلاد فارس (عبر ميرف Mirv) والأقاليم التركية، كما أن خصوبة المناطق المحيطة بالمدينة سمحت لعدد كبير من السكان بالتجمع في مكان واحد.[١٢]

كانت سمرقند من أقدم مدن آسيا الوسطى، وقد استمدت أهميتها التجارية من موقعها عند ملتقى الطرق التجارية مما جعلها قبلة الأنظار. فقد احتلها الإسكندر الأكبر عام ٣٢٩ ق.م. وتعاقب على حكمها فيما بعد الأتراك، والعرب، والفرس. ومع توسع انتشار القبائل المغولية والتركية نحو الغرب، كان من المحتم أن يتطلع هؤلاء إلى الظفر بثرواتها. وفي القرن الحادي عشر، فتحها القرخانيون Karakhanids ومن بعدهم السلاجقة؛ كما حكمها القرا خيت Kara Khitais في القرن الثاني عشر، ثم خضعت في بداية القرن الثالث عشر إلى سيطرة ملوك خوارزم قبل أن يطردهم منها جنكيز خان عام ١٢٢٠م. وإذا ما أخذنا موقع سمرقند الاستراتيجي في الاعتبار بدت لنا على الفور شدة

تحصينها. ويقدم لنا ابن الفقيه أول وصف لمدينة سمرقند المسلمة، فيقول إنها والمناطق المحيطة بها، مثلها مثل بلخ وبخارى، "محاطة بسور (طوله اثنا عشر فرسخا)[١٣] وفيه اثنتا عشرة بوابة. ويحيط بهذا السور سور آخر حول المدينة ذاتها يحتوي بدوره على منطقة مسورة ثالثة تسمى شهرستان وفيها المسجد الكبير والقلعة المسورة حيث قصر الحاكم" (بارتهولد، ١٩٢٨م: ص ٨٤). ويؤكد الجغرافيون العرب من القرن العاشر أن الشهرستان كان مسوراً قبل العصور الإسلامية (بارتهولد، ١٩٢٨م: ص ٨٥). أما الامتداد العمراني في المدينة فكان هائلاً لضرورة الحفاظ على المساكن والمزارع ضمن حيز واحد مشترك. ويقول الإصطخري إن جزءاً كبيراً من المساحة كان مخصصاً للبساتين، وإنه كان لكل منزل بستان خاص به، وإذا ما نظرت إلى المدينة من أعلى القلعة لما تمكنت من رؤية المساكن لكثرة الأشجار في البساتين" (حسبما ورد في بارتهولد، ١٩٢٨م: ص ٨٨).

وبرغم القصص المريعة عن الفظائع التي ارتكبها جنكيز خان وجيشه في أثناء فتحهم المدينة وارتكابهم جرائم جماعية وعمليات تهجير الحرفيين – إلا أن المدينة استطاعت الصمود. زد على ذلك أن شهادة شاهد عيان يصف سمرقند عام ١٢٢١م تناقض صورة الأرض المحروقة، فهو يتحدث عن استمرار الحياة في المدينة، ولو على نطاق أضيق من ذي قبل. وقد كتب هذا الوصف أحد تلامذة الراهب تانغ تشون – الطاوي Taoist الذي استدعاه جنكيز خان عام ١٢١٩م ليلقنه تعاليم دينية. فبين عامي ١٢٢١ و١٢٢٤م تنقل السيد والتابع في الأقاليم المسلمة. وقد قام برتشنايدر Bretschneider (١٨٧٥م، ١ : ص ص ٣٥-١٠٨) بترجمة سي يو كي Si Yu Ki التي يعود تاريخها إلى عام ١٢٢٨م. وفي نهاية عام ١٢٢١م دخلا مدينة سمرقند التي وصفت بأنها واقعة على حدود قنوات مائية. "فعلى اعتبار أن المطر لا يهطل في الصيف أو الخريف، حول الناس نهرين إلى المدينة، ووزعوا الماء في سائر الشوارع بحيث يستفيد منه كل منزل من المنازل." (برتشنايدر، ١٨٧٥م، ١ : ص ص ٧٧-٧٨).

ويستخدم بارتهولد هذا الوصف لإظهار أن "الحياة هناك [في سمرقند] رغم ما لحق بها من دمار على يد المغول، تابعت مسيرتها. وحين يعلو صوت المؤذن بالأذان، يهرع الرجال والنساء إلى المساجد لأداء الصلاة ... أما الذين لا يؤدون هذه الفريضة فيلقون أشد العقاب. أما في ليالي رمضان، فكانت تقام الولائم كالمعتاد. (بارتهولد، ١٩٢٨م: ص ٤٥١) لكن السي يو كي تقدم لنا نظرة أقل بريقاً، إذ تبين أن ربع السكان الأصليين تركوا على قيد الحياة بعد الغزو، وأن السكان المسلمين منعوا من بيع أراضيهم، وأجبروا على العمل فيها تحت إشراف القره خيطان والصينيين، وأن العمال الصينيين يعيشون في كل مكان" (برتشنايدر، ١٨٧٥م، ١: ص ٧٨). وفي ربيع عام ١٢٢٢م، عاد تشانغ تشون وتابعه عن طريق سمرقند، لكنه لا يعطينا سوى معلومات عرقية – جغرافية إضافية (بعضها لا يخلو من الغرابة).

لكن معلوماتنا شحيحة عن المدينة خلال السنوات المائة والخمس وأربعين التالية حين أصبحت المدينة عاصمة المغول الإقليمية. لكن من المؤكد أن المدينة ازدهرت لازدهار التجارة مثلما ازدهرت شقيقتها بخارى التي ارتبطت بها بوساطة "طريق ملكي" سمح للمسافرين بقطع المسافة بينهما في ستة أو سبعة أيام (بارتهولد، ١٩٢٨م: ص ٩٦). كانت بخارى، مثلها، مثل سمرقند، مدينة قديمة من مدن القوافل حيث حل بها التجار العرب محل التجار المجوس بعد الفتح العربي (بارتهولد، ١٩٢٨م: ص ١٠٨). وفي العصور السامانية Samanid كانت هي الأخرى مقسمة إلى قلعة، وشهرستان، وريّد (وردت هكذا-المترجم)، ولكل منها سوره الخاص. (بارتهولد، ١٩٢٨م: ص ١٠٠)، كما كانت المدينة، مثلها مثل سمرقند، مروية بقنوات مائية تتفرع من نهر جار. ويصف المقدسي النظام المائي خلال العصور العربية قائلاً: "يدخل النهر المدينة حيث البوابات المائية الخشبية. وفي فصل الصيف – وهو فصل الفيضان، تنزع العوارض الخشبية الواحدة تلو الأخرى بحسب ارتفاع الماء ..." (حسبما ورد في بارتهولد، ١٩٢٨م: ص

١٠٣) أما الرخاء في المدينتين فكان يعتمد على الدولة، لا بسبب مائها وحسب، بل — وهذا هو الأهم — بسبب الرخاء الاقتصادي والسياسي في المنطقة بأكملها. وعلى اعتبار أنهما كانتا أساساً أماكن لاستراحة القوافل، فقد اعتمد انتعاشهما في نهاية الأمر على كثافة الحركة كما هي الحال في محطات الاستراحة الصغيرة الأخرى. لكن عدد المتوقفين للاستراحة ما لبث أن تراجع كثيراً.

أما سمرقند فتمكنت من البقاء بوسائل أخرى بعد تدهور حال التجارة، إذ استطاعت المدينة في الواقع اكتساب المزيد من الأهمية وفي وقت قصير. ففي الثلث الأوسط من القرن الرابع عشر، دبت الفوضى في صفوف القوات المغولية وباطراد، لا بسبب الانشقاقات الداخلية وحسب، بل بسبب الأمراض الفتاكة التي تفشت بين صفوفها. فقد ثار المحكومون في مختلف أنحاء الإمبراطورية، وأسفر التمرد في الصين عن الإطاحة بأسرة يوان وتسلم أسرة منغ Ming زمام السلطة في عام ١٣٦٨م. أما في سمرقند، فكانت النتائج مختلفة، حيث كان تيمورلنك — وهو من المغول — المستفيد الأول من التمرد (أي تيمور الأعرج المعروف في الغرب باسم Tamerlane). ولد تيمورلنك على مقربة من سمرقند، ويقال إنه من سلالة شاغاتي ذاته Chaghatai، وقد سطع نجمه أول الأمر في أحداث عام ١٣٥٧م التي شهدتها بلاد ما وراء النهر وتبع هذه الأحداث اضطرابات شديد، لكن النتيجة كانت واضحة، على الأقل بالنسبة إلى سمرقند، ففي عام ١٣٧٠م، أعلن تيمورلنك نفسه الملك الجديد (الذي سيعيد تشكيل) إمبراطورية المغول، وقد أطلق هذا الإعلان في سمرقند التي أصبحت عاصمته المتميزة.

وهكذا نرى أنه في أقسى الظروف الاقتصادية التي شهدتها في آسيا الوسطى، أي في القرنين الرابع عشر والخامس عشر، تحسنت حال سمرقند بالنسبة إلى منافساتها. ففي عهد تيمورلنك، أصبحت سمرقند أهم مركز ثقافي واقتصادي في آسيا الوسطى

حيث جمع الحرفيين من منطقة واسعة، لا لإنتاج السلع والبضائع اللازمة لحياة البلاط المترفة وحسب، بل لتنفيذ بعض الأعمال الهندسية أيضاً التي مازالت باقية حتى اليوم. وانطلقت جحافل تيمورلنك من سمرقند في شتى الاتجاهات لإعادة تجميع أجزاء الإمبراطورية التي شملها السلام المغولي السابق. فالوحدة التي تحققت تحت قيادة جنكيزخان وحلفائه جلبت السلام إلى مملكته وشجعت السفر والتجارة، وأما الوحدة التي حققتها وحشية تيمورلنك وجيوشه فكان لها تأثير معاكس، إذ قطعت الطرق العابرة للأراضي الآسيوية، وضيقت الخناق على التجارة وحشرتها في قنوات ضيقة اضطرت معها إلى اجتياز عدد من المضائق قبل الوصول إلى المحيط الهندي.

في الفصلين السادس والسابع سنبحث في هذه الممرات البديلة نحو الشرق، لكن قبل أن ننتقل إلى مناقشة محوري الخليج العربي والبحر الأحمر إلى المحيط الهندي، لا بأس من التوقف قليلا للنظر في عدد من العبر المستخلصة من الغزو المغولي.

العبر المستخلصة من الغزو المغولي
Lessons from The Mongol Case

من أهم العبر المستخلصة أن دور الاقتصاد بوصفه عامل تسهيل يعتمد على القدرة على فرض سيطرته على مساحة واسعة هو عامل غير مستقر بصفة رئيسة، لأنه خاضع للتقلبات السياسية والديموغرافية التي تحدث بمحض الصدفة. فعملية التوحيد في حد ذاتها لا تخفض بالضرورة تكاليف النقل، لكنها قادرة على ذلك وفق اختيارات السياسة المتبعة. فالإسهام الرئيس الذي تقدمه إدارة تقوم على "النظام والقانون" هو تخفيض رسوم الحماية المفروضة على البضائع. فمن خلال القضاء على جامعي الإتاوة المتنافسين، ومن خلال تنظيم المكوس، يمكن للتوحيد أن يجعل تكاليف النقل محسوبة. وبالإضافة إلى ما تقدم، يمكن للتوحيد أن يخفض عنصر المخاطرة من خلال القضاء

على المخاطر الناجمة عن البشر، ولو أنه لا يستطيع القضاء على الكوارث الطبيعية مثل الجفاف الذي يجفف الآبار وموارد المياه. فالتجارة تزدهر ما دامت هذه الميزات مضمونة. أما إذا انعدم الأمان في الطرق، بحث التجار عن طرق بديلة أخرى.

وثمة مظهر آخر من مظاهر عدم الاستقرار ينشأ من الطبيعة الطفيلية للإتاوة بوصفها أساساً للدولة. فالمغول لم يكونوا تجاراً ولا منتجين، لذلك اعتمدوا إلى حد كبير على مهارات الشعوب التي غزوها وقواهم العاملة من أجل تأمين لوازم حياتهم، وهذا يعني أن رعاياهم كانوا يزودونهم بالوسيلة التي يستخدمونها لاستمرارهم في طغيانهم. لكن اقتصاداً بهذا التنظيم لا يمكن أن يكون اقتصاداً منتجاً. فالمصلحة الذاتية المستنيرة قد تفرض تشجيع التجارة والصناعة، وشيئاً من الإحجام عن الاستيلاء على الفائض، أما مطالب الدفاع فلها ضروراتها. فإذا ما ازدادت، وجب عندها البحث عن مصادر جديدة من الفائض.

أما العامل الثالث من عوامل عدم الاستقرار فيأتي من استمرار الحاجة إلى التوسع الجغرافي. فالمغول، مثلهم مثل الملكة الحمراء، ما كان باستطاعتهم أن يركنوا إلى الهدوء. فالتوسع في الفائض يتطلب فتح المزيد من الوحدات المنتجة. فإذا عجز النظام عن غزو شعوب جديدة، فقد استقراره، ومال نحو التقلص. وهذا التقلص يطلق دورة انهيار متسارعة. فلو انخفضت تكاليف السيطرة ربما ثارت الشعوب المستكينة الواقعة في الأسر. أما إذا ازدادت إجراءات القمع، فإن الإنتاج قد يتأثر لأن انتزاع الفائض بلغ ذروته. وأمام عدم الاستقرار الكامن هذا فإن أية صدمة جديدة قد تطيح بالنظام المتزعزع.

ظهرت الصدمة في الثلث الثاني من القرن الرابع عشر حين تفشى وباء الطاعون الذي بلغت سرعة انتشاره أعلى درجاتها بين أكثر عناصر المجتمع تنقلا ألا وهو الجيش. وقد أدى ضعف المغول بشرياً إلى إضعاف قدرتهم على السيطرة على المناطق الخاضعة

لحكمهم والتي بدأت في التمرد الواحدة تلو الأخرى. وقد فجرت حركات التمرد هذه اضطرابا في الإنتاج والاستيلاء على الفائض وهي ما كان الحكام يعولون عليه، وأدت بالتالي إلى تراجع القدرة على قمع حركات التمرد. فعملية الاستيلاء على الحكم إذا ما بدأت، لا يمكن إيقافها.

ومع تفشي الوباء في بقية أجزاء النظام العالمي، فتر الاندفاع نحو ممارسة التجارة النائية، ولو أنه لم يختف تماماً. وحين انتعشت التجارة من جديد، شرع صغار التجار في البحث عن طرق أكثر أمناً. ولم تعد تلك الطرق هي التي تعبر مفازات آسيا الوسطى وقفارها الموحشة؛ فالمخاطر القليلة، ورسوم الحماية الزهيدة على امتداد ذلك الطريق ولت إلى غير رجعة.

الهوامش
Notes

١- لم يدَّع بلدوتشي بيغولوتي Baducci Pegolotti على الإطلاق أنه قام بهذه الرحلة بنفسه. لكنه لا يتردد مطلقاً في أن يؤكد لقرائه أن "الطريق الذي تسلكه من تانا Tana إلى كاثي مأمونة تماماً، سواء أسافرت ليلاً أم نهاراً، بحسب روايات التجار الذين سلكوا تلك الطريق" (يول Yule ١٩٢٤م، ٢ : ص ٢٩٢).

٢- يقدم لنا بارفيلد Barfield (١٩٩٠) تفسيراً مغايراً، فهو يرى أن قبائل آسيا الوسطى قبل جنكيز خان كانت تفضل "دفع الإتاوة" على الغزو المباشر، لذلك عقدت صفقات مع حكومة الصين بعدم الغزو. لكن هذا التفضيل لا يمكن أن يكون أكثر من محل تخمين. فربما أرادوا الغزو لكنهم كانوا أضعف من تنفيذه.

٣- من الطريف أن نقرأ ما كتبه رشيد الدين حول خلفاء جنكيز خان (بويل Boyle، ١٩٧١م: أماكن متفرقة). إن قيم المجتمع وصورة "الحاكم المثالي" التي تبرز من

خلال الحكايا والأمثال الشعبية تدحض الأنماط التي رسمها المسلمون والأوروبيون عن المغول بوصفهم برابرة. فالعدل والحكمة والسخاء هي من أهم الصفات التي يحترمها الناس. كما أن الصفة الأخيرة تتمثل بشكل روتيني من خلال تعامل الخانات (أباطرة المغول) مع التجار الأجانب الذين كانوا يتلقون ثمن بضائعهم أكثر من قيمتها الفعلية. وقد عبر الأخوان بولو عن سعادتهما في قرارة نفسيهما من سذاجة بيركه Berke (لاتام، ١٩٥٨م: ص ٢٢)، لكن أباطرة المغول يبدو أنهم كانوا ينظرون إلى كرمهم على أنه أعلى درجات النبل.

٤- إن المؤرخ الإنجليزي ماثيو باريس Matthew Paris (١٢٠٠ – ١٢٥٩م) الذي وضع كتابه عام ١٢٤٠م يفند بالتأكيد هذين التعريفين (انظر النص المقتبس في بويل، ١٩٧٠م، طبعة ١٩٧٧م: ص ٦ – ٧).

٥- قارن مثلا الشروحات في دي راشفيلتز (١٩٧١م) بتلك في لاتش Lach، ١٩٦٥م).

٦- انظر جي. فويورسانجر J. Voporsanger "رحلات بينيامن التوديلي في القرن الثاني عشر The Travels of Benjamine of Tudela in the Twelfth Century" نشرة الجمعية الجغرافية في كاليفورنيا ج ٢ Bulletin of the Geographical Society of California II (مايو ١٨٩٤م: ص ص ٧٧ – ٩٦).

٧- إن صفات الكياسة والضيافة والانفتاح على التجارة تتعارض بشكل واضح مع فكرة "رجال الجحيم" لكنها متكررة في سياق مذكرات ماركو بولو.

٨- "التجار الإيطاليون في إمبراطورية المغول Les marchants italiens dans l'empire mongol (بيتك Petech ١٩٦٢م: ص ص ٥٤٩–٥٧٤).

٩- وصل أول التجار الرومان إلى الصين عام ١٦٦م بحسب رواية مكنيل (١٩٧٦م: ص ١٠١).

١٠- مكنيل (١٩٧٦م) يذهب إلى حد القول إن الضعف الذي أصاب القوات الفارسية والرومانية بسبب تفشي الطاعون، سهّل صعود الإسلام في القرن السابع؛ لكن لا بد لنا من توخي الحذر حين نعزو التغيير إلى الأوبئة بصفتها قدراً محتوماً. زد على ذلك أنه من الضروري أن نلحظ أن لجوء مكنيل إلى حجة تفشي الوباء في تفسيره لصعود المجتمعات وانحدارها ضعيف ولاسيما حين تطبق على الإقليمين في المنطقة الوسطى – أي الهند والشرق الأوسط – حيث لم تنقطع الصلة قط.

١١- وضع أحد المؤرخين الصينيين لي مخططا للمعلومات التي وردت في ملحق مكنيل عن التواريخ والأماكن وتفشي الأمراض. وليس لافتراضات مكنيل فيما يخص الفترة التي نحن بصددها ما يؤيدها – على اعتبار أن المرض بدا على أنه ينتشر فورا باتجاه الشرق بعد ظهوره في المناطق الداخلية للمرة الأولى. انظر الشكل رقم ٧.

١٢- يرى بارتهولد (١٩٢٨م: ص ٨٨) أنه كان هناك حوالي ١٠٠٠٠٠ أسرة في المدينة قبل غزو جنكيز خان. "إذا أخذنا في اعتبارنا أن المدينة كانت قد تعرضت للدمار قبل ذلك بسنوات على يد خوارزم شاه، وأن عصر القره خانية كان بصفة عامة عصر انحطاط في الثقافة وبالتالي في الحياة المدنية أيضاً، أمكننا بلا مبالغة أن نخمن أن سمرقند السمانية كان فيها أكثر ٥٠٠٠٠٠ نسمة." وأنا على يقين من أن هذه مبالغة، بالنظر إلى قاعدة المدينة الاقتصادية. وكما سنرى لاحقاً فإن القاهرة العصمة بوظائفها المتعددة لم تحقق هذا العدد إلا لمدة وجيزة حين بلغت أوجها.

١٣- الفرسخ هو المسافة التي يقطعها البغل في ساعة من الزمن، مما يجعل ترجمته إلى مقياس خطي أمراً صعباً. لكنه يقدر بصفة عامة بثلاثة أميال على أرض منبسطة.

الفصل السادس

درب السندباد: بغداد والخليج العربي
SINDBAD'S WAY: BAGHDAD AND THE PERSIAN GULF

من الطرق الثلاثة التي تصل أوروبا بالشرق الأقصى، نجد أن أسهل الدروب وأقلها تكلفة هو "درب السندباد المتوسط" الذي يمر عبر الخليج العربي، وأنه كما هو متوقع، أقدم الدروب التي ظلت تستخدم دون انقطاع. وقد حظي هذا الدرب المتوسط الذي يعبر بلاد الشام وبغداد بالأسبقية على كل الطرق البديلة حين كان يؤدي مهمته على الوجه الأكمل، لكن إغلاقه كان يزيد من أهمية الطريق البري انطلاقا من القسطنطينية في الشمال ومرورا بمصر برا ومنها إلى البحر الأحمر.

وقد أغلق هذا الدرب في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، وكان من جملة الأسباب التي أدت إلى إغلاقه استيلاء المغول على بلاد ما بين النهرين، وترجع مكانة بغداد إلى مجرد مركز للحكم العسكري المغولي والاستغلال المالي بعد أن كانت عاصمة الإمبراطورية الإسلامية ومركز التجارة العالمية. لكن هذا لم يحل في حد ذاته دون وصول الأوروبيين إلى الخليج العربي، لأن التجار انتقلوا ببساطة إلى طريق الخان المفضل، متجاوزين بغداد والبصرة ومتوجهين مباشرة إلى تبريز وميناها البحري هرمز.

لكن حدث أمران أفقدا هذا الطريق البديل جاذبيته. فحين اعتنق المغول الخانيون الإسلام عام ١٢٥٩م، أصبحوا خاضعين للأمر البابوي القاضي بمقاطعة التعامل مع

"الكفار" مثلهم مثل بقية أجزاء المنطقة. زد على ذلك أن فقدان الصليبيين لآخر موانئهم البحرية على شواطئ بلاد الشام بعد سقوط عكا عام ١٢٩١م، دفع كثيرا من الأوروبيين إلى إعادة تمركزهم في الشمال (في أرمينيا الصغرى) مما جعل الطريق البري الشمالي أكثر جاذبية. هذان الحدثان شجعا الأوروبيين على اتباع الطريق الشمالي الشرقي عبر آسيا الوسطى وهو ما وصفناه في الفصل الخامس. كما انتقل آخرون إلى جزر البحر الأبيض المتوسط لسهولة الانتقال منها بحرا إلى الإسكندرية؛ وسوف نتناول تحول انتباههم إلى مصر تحت حكم المماليك في الفصل السابع. وقد تراجعت أهمية الطريق المتوسط في هذه العملية.

التجارة المسلمة – المسيحية
Muslim/Christian Trade

لم تستطع وحشية الصليبيين ولا الأمر البابوي المتكرر بمنع الأوروبيين من التجارة مع المسلمين التأثير في ازدهار التجارة التي كانت تنتقل في القرنين الثاني عشر والثالث عشر على الطريق المتوسط. فقد كانت السنوات كفيلة بإيجاد نوع من التعايش الوثيق بين التجار المسيحيين من الممالك الصليبية والتجار المسلمين الذين يأتون بالبضائع من الشرق. (الشكل رقم ٨)

كان ازدهار ميناء عكا، وهو الميناء الرئيس للمستعمرات الصليبية من ١١٩١م – ١٢٩١م، يعتمد على تلك التجارة. ففي منتصف القرن الثالث عشر خضعت عكا لاستعمار البندقية التي تمكنت شيئا فشيئا من التخلص من منافستيها جنوة وبيزا (جاكوبي Jacoby ١٩٧٧م: ص ص ٢٢٥–٢٢٨) وفي غمرة انشغالهم بعمليات بيع الأراضي وشرائها، وتشييد المباني، وإبرام العقود، وتسيير أمورهم في محكمة محلية ذات سلطة (انظر مثلا، بروير Prawer، ١٩٥١م: ص ص ٧٧–٧٨، وريتشارد Richard، طبعة ١٩٧٦م: ص ص ٣٢٥ –٣٤٠) نسي البنادقة على ما يبدو أن نهاية المميزات التي يتمتعون بها صارت قاب قوسين أو أدنى.

استمر الإيطاليون في عكا في تسليم البضائع المتفرقة الواردة من المناطق الداخلية (عالية الضرائب) والبضائع الثمينة من التجارة النائية (قليلة الضرائب) التي كانوا يصدرونها إلى أوروبا حتى بعد استتباب الأمر للمماليك في مصر وسورية عام ١٢٦٠م. أما شركاؤهم في التجارة فكانوا من المسلمين. وبحسب رواية هلال (١٩٨٣م)[١] فإن التجار المسلمين من الأراضي الداخلية:

> مارسوا أعمالا مع الموانئ اللاتينية درت عليهم الربح الوفير... فقد كانت المدن السورية الداخلية مثل حلب، وحماة، وحمص تعتمد في ازدهارها على التجارة عبر الموانئ اللاتينية. فالمعاهدات بين سلطان المماليك والقوى اللاتينية ضمنت سلامة تجار كل جانب وسفنهم، وأموالهم، وبضائعهم، وحرية تنقلهم في أراضيهم.

وفي النصف الأول من فترة حكم السلطان منصور قلاوون (حوالي ١٢٨٠ – ١٢٨٥م) حافظ السلطان على علاقات سياسية سلمية مع الممالك اللاتينية في سورية (هلال، ١٩٨٣م: ص ١١٩). حتى في عام ١٢٩٠م، أبرم قلاوون معاهدة أخرى مع الجنويين ضمنت سلامة التجار من كلا الطرفين مدفوعا بحاجته إلى إمدادات جديدة لدعم جيشه بعد أن وفرت جنوة السفن اللازمة لنقل هذه الإمدادات من منطقة البحر الأسود[٢]. (هلال، ١٩٨٣م: ص ١٥٧). في تلك الآونة، كان المستوى العام للتجارة عبر الطريق الداخلي قد انحدر على أثر انقطاع العلاقة بين المماليك والصليبيين التي قامت على المصلحة المتبادلة.

فقد انتهت الهدنة بين الطرفين في عام ١٢٩١م حين استطاع ابن السلطان قلاوون وخليفته أشرف الخليل طرد الصليبيين من آخر معاقلهم في ميناء عكا. صحيح أن البابا أصدر أمرا بمنع الأوروبيين من التجارة مع "الكفار" خلال الحملات الصليبية، لكن هذا الأمر لم يؤبه له في معظم الأحيان. والآن – وأمام انهيار آخر معاقل الصليبيين، وأمام "استحالة تعبئة قوات كافية لاسترداد ما فقدوه، كانت الوسيلة الوحيدة للانتقام على ما يبدو فرض حظر فعال".[٣]

فما عسى البنادقة والجنويين أن يفعلوا؟ فإذا لم يعد ممكنا الاعتماد على الوسطاء المسلمين في الحصول على الحرائر والتوابل من الشرق الأقصى، فلا بد من العثور على طرق جديدة تلتف على المناطق الداخلية. وكان الطريق البري الشمالي الذي كان يستخدم بشكل متزايد كما رأينا في السابق من البدائل المطروحة طبعا. أما البديل الآخر فكان العمل من خلال خانات المغول في بلاد الفرس الذين لم يعترضوا آنذاك على مرور التجار الأوروبيين في أراضيهم. لكن اعتناق غازان Ghazan الإسلام في عام ١٢٩٥م وضع نهاية لهذا. أما أكثر البدائل جراءة فكان الدوران حول إفريقيا عن طريق المحيط الأطلسي والوصول إلى المحيط الهندي. ومن اللافت حقا أن المحاولة الجادة الأولى حدثت عام ١٢٩١م.[٤] ومع أن الغموض مازال يكتنف تفاصيل هذا الحدث، إلا أن أخوين من جنوة على ما يبدو هما أوغولينو وفادينو فيفالدي Ugolino and Vadino Vivaldi أبحرا بمحاذاة سواحل إفريقيا الغربية في محاولة للوصول إلى جزر الهند. لكن أحدا لم يسمع شيئا عنهما بعد ذلك. ويرى لوبيز Lopez أنه "لو كتب لرحلة الأخوين فيفالدي النجاح لوفرت للجنويين طريقا بحريا بديلا إلى جزر الهند" (١٩٤٣م: ص ١٧٠). لكن هذه المحاولة لم يكتب لها النجاح قبل قرنين آخرين من الزمن.

في تلك الأثناء، ولكي تستمر التجارة، كان على الأوروبيين أنى ولوا وجوههم، ورغم التحريم البابوي، أن يتعاملوا مع المسلمين. فكلا الطريقين إلى المحيط الهندي كانا يعبران أراضي المسلمين. وقد أصر المصريون على منع أي تاجر أوروبي من المرور عبر أراضيهم سواء أكان يحمل بضائع إلى الهند والصين أو عائدا ببضائع الشرق الأقصى. لذلك لم يكن لدى الإيطاليين في مصر بديل سوى التعامل مع تجار الكارم المسلمين من أصحاب النفوذ (انظر الفصل السابع) الذين كانوا يحتكرون تجارة التوابل. كما كان للدولة دور رئيس في هذه الاتصالات فالحكومة لم تكن تنظم العلاقات مع التجار الأوروبيين وحسب، بل إن سلاطين المماليك احتكروا التجارة مع الأجانب شيئا فشيئا. لذلك كان الطريق الوحيد "الحر" إلى البحار الشرقية المفتوح نظريا أمام التجار الأوروبيين هو المرور عبر أراضي المغول (الخان) إلى هرمز على الخليج العربي، والإبحار من هناك إلى الهند.



الشكل رقم (٨). الهلال الخصيب وممالك الصليبيين والطريق إلى الهند.

ولكي ندرك مدى أهمية الطريق الذي يمر في الخليج العربي لا بد لنا من إلقاء نظرة على "العصر الذهبي" للإسلام (أي في القرنين الثامن والتاسع)، لأن بغداد كانت نقطة التقاء أهم طرق التجارة البرية والبحرية، لأن هذه الطرق، حتى بعد انحدارها، حافظت على أهميتها ولو بمستويات أقل.

بغداد
Baghdad

تصف جغرافية العالم في القرن العاشر (حدود العالم ، ترجمة مينورسكي، ١٩٣٧م: ص ١٣٧)[٥] العراق بأنه "يقع على مقربة من مركز الدنيا" وبأنه "أكثر بلاد المسلمين رخاء" وبأنه "موئل التجار، ومهد الثراء...." وتوصف بغداد بأنها أكثر مدن العالم رفاهية" (حدود العالم، ترجمة مينورسكي، ١٩٧٣م: ص ١٣٨). لكن على الرغم من هذا الوصف البراق فإن أحوال المدينة تدهورت بعد عهد هارون الرشيد. ففي أواخر القرن العاشر، حين آلت الأمور إلى البويهيين، لم تعد المدينة في أحسن أحوالها كما يتضح لنا من جغرافية المقدسي المفصلة. فقد كتب المقدسي وصفه للشرق المتوسط في حوالي ٩٨٥ – ٩٨٦م[٦] بناء على تجاربه الفريدة الخاصة ولو بشكل جزئي على الأقل، إذ كان كثير الترحال، يجمع بين العلم والتجارة، وهذا ليس بغريب فهو يصف نفسه قائلا (ترجمة رانكينغ وأزو Ranking & Azoo ٣ ، ١٤):

> كنت معتادا على البيع والشراء في كل مدينة، وعلى الاختلاط بالناس من جميع الطبقات، وأركز انتباهي في كل مكان على هذا العلم (الجغرافيا). لقد قمت بقياس الأقاليم ....؛ وسافرت حول الحدود ورسمتها؛ كما زرت العديد من المدن ... وبحثت في العائدات وقدرت مبالغها .... وسافرت بنفسي طبعا حوالي ألفي فرسخ في سائر البلدان، وأكملت الدائرة من بحر القلزم (الأحمر) إلى عبادان (الخليج العربي) ... وطرحت أسئلة كثيرة على البحارة .... ورأيت أن لديهم خرائط وأدلة يستعملونها باستمرار ويتبعونها بثقة ضمنية.

ويوضح المقدسي بجلاء سبب كون الخليج العربي الطريق المفضل دوما بدلا من البحر الأحمر للوصول إلى المشرق. فعلى النقيض من الخليج الذي يسهل فيه الإبحار. كانت مياه البحر الأحمر خطرة دوما لأن "القاع مكسو بصخور هائلة ... جعلت من الضروري أن يتم الإبحار فيها نهارا... (المقدسي، ترجمة رانكينغ وأزو : ص ١٦). زد على ذلك أن المرور من البحر الأحمر إلى الهند كان يتطلب الإبحار في المياه المفتوحة، أما السفن المسافرة من الخليج فكانت تستطيع رؤية اليابسة طوال الوقت.

وسنعود إلى كتاب المقدسي حين نتبع الطريق البحري نحو الشرق على اعتبار أن كتابه يقدم لنا دليلا مقنعا على أن البحارة والتجار العرب والفرس كانوا على معرفة بأرجاء المحيط الهندي كافة منذ زمن بعيد. لكن دعونا ننظر هنا إلى وصفه بغداد في نهاية القرن العاشر، ومع أننا لا نعرف على وجه الدقة إن كان المقدسي يصف المنطقة المحيطة بالعاصمة بغداد، ومعظمها على الضفة الشرقية نهر دجلة، أو كان يخص بالذكر مدينة السلام — وهي المدينة الملكية السابقة على الضفة الغربية التي هجرها أهلها على حد علمنا. ويقول المقدسي (ترجمة رانكينغ وأزو : ص ٥١):

> اعلم أيضا أن بغداد كانت في يوم من الأيام مدينة رائعة، لكنها أصبحت الآن قاعا صفصفا وفقدت كل جمالها. ففسطاط مصر (أي القاهرة القديمة) في الوقت الحالي تشبه بغداد فيما مضى؛ ولا أخال أن ثمة مدينة إسلامية أفضل منها (الفسطاط).

أو كما يقول في وقت لاحق (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ص ١٨٧ — ١٨٩):

> إن بغداد حاضرة الإسلام ... (سابقا مدينة السلام)، وكانت أفضل ممتلكات المسلمين، وأجمل المدن ... لكن بعد ضعف قوة الخليفة، سقطت من مكانتها السابقة، وتقلص عدد سكانها. فمدينة السلام ما هي الآن سوى خرائب ... وهي تسير كل يوم من سيئ إلى أسوأ، وأخشى أن يهجرها السكان ذات يوم مثل سامراء.

وبحسب رواية فيت Wiet (١٩٧١م: ص ١٠٦) فقد تراجعت مكانة الخليفة إلى مجرد صورة في عهد البويهيين، كما تعرضت المدينة إلى مزيد من الإهمال على يد

السلاجقة الذين لم يسكنوها. لكن شيئا واحدا واضحا ظل باديا للعيان، كما نرى في وصف خطيب البغدادي (المتوفى سنة ١٠٧١م) لبغداد في عهد السلاجقة في حوالي ١٠٦١م (كما أورده فيت، ١٩٧١م: ص ١١٨):

> ليس في العالم كله مدينة تضاهي بغداد في وفرة ثرائها، وأهمية تجارتها، وعدد علمائها وأعلامها، وسعة ضواحيها، وكبر حدودها وكثرة قصورها، وسكانها وشوارعها، وأزقتها، ومساجدها وحماماتها، وأرصفة موانئها، وخاناتها ...

لكن البغدادي ذاته يعترف بتدهور المدينة عما كانت عليه من قبل (كما ورد في فيت، ١٩٧١م: ص ص ١١٨-١١٩):

> بلغ عدد السكان وعدد المباني في بغداد حده الأقصى أيام هارون الرشيد .... بعدئذ بدأت أعمال الشغب، وتعرض الناس إلى سلسلة لا نهاية لها من المصائب، وتدهورت أحوالها المزدهرة وأصبحت صعيدا جرزا حتى إنها، قبل زماننا أي في القرن الماضي، وجدت نفسها في تعارض تام مع سائر العواصم، وفي تناقض مع كل البلدان العامرة بسكانها لما حل بها من الانحلال والخراب.

في أواخر القرن الحادي عشر والقرن الثاني عشر تعرضت بغداد بحسب رواية فيت إلى سلسلة لا نهاية لها من الويلات تركت آثار رهيبة على المدينة: المجاعة في عام ١٠٥٧م، وحريق في السنة ذاتها، ثم حريق آخر بعد الأول بسنتين (فيت، ١٩٧١م: ص ١٠٧) وطوفانات هدامة بين عامي ١٠٦٩ و١٠٧٥م، وصراعات دينية عديدة في عام ١٠٧٥م وما بعدها. ثم تعرضت المدينة إلى خمسة أشهر من الاضطراب عام ١٠٧٧م تلتها معارك ضارية في الشوارع عام ١٠٨٨م، ثم تتالت الحرائق. ففي عام ١٩٠٢م حدث حريق كبير "أتى على سوق الصرافين والصاغة." كما اندلعت حرائق أخرى في الأعوام ١١٠٢ و١١٠٨، و١١١٤، ١١١٧، ١١٣٤، و١١٤٦ و ١١٥٤م، وقد رافق هذه المصائب كوارث طبيعية أيضا، ففي عام ١١٠٦م حدث طوفان رهيب، تبعته هزة أرضية عام ١١١٧م، ثم طوفان آخر عام ١١٧٤م وعام ١١٧٩م، كما

استمرت أعمال الشغب في الشوارع كالمعتاد " في الأعوام ١١٠٠ و١١٠٤ و١١١٠، و١١١٨م." وفي عام ١١٢٣م، هاجم زعيم بدو الحلة بغداد. ولم ينقذ الخليفة سوى مساعدة السلاجقة ...." (فيت: ص ص ١٢٢-١٢٧). وهكذا يستنتج فيت (١٩٧١م: ص ١٣٥) أنه حتى قبل تفكك السلاجقة "لم تكن بغداد أكثر من عاصمة إقليمية ... فبعد رحيل أسياده الأتراك، ظن الخليفة نفسه حاكم المدينة الإقليمية بلا منازع ... لكن بغداد لم تكن في واقع الأمر أكثر من مركز خلافة وهمية".

وحتى الحاج الإسباني (الأندلسي؟) ابن جبير الذي مكث في بغداد خمسة أيام عام ١١٨٤م (في نهاية حكم السلاجقة) عبر عن حزنه لأن معظم ملامح بغداد، رغم كونها مدينة قديمة وعاصمة الخلافة العباسية، "قد زالت تاركة خلفها اسما شهيرا فقط. وبالمقارنة مع ماضيها، وقبل أن تحل بها المصائب والمحن وتحدق بها عيون الانهيار... فهي مثل أطلال معطلة، وآثار مهدمة، أو تمثال لشبح" (كما ورد في فيت، ١٩٧١م: ص ص ١٣٧-١٣٨). ولكن ابن جبير، والحق يقال، كان يصف المدينة الملكية فقط، لأن بقية وصفه يتحدث بحماسة عن المدينة على الضفة الشرقية من المدينة (مثلما ورد في فيت، ١٩٧١م: ص ص ١٤١-١٤٢).

> في الجزء الشرقي من المدينة أسواق رائعة، وهو بالغ التنظيم، كثير السكان ولا يعلم عددهم إلا الله. وفيه ثلاثة جوامع ... ويبلغ عدد الجوامع في بغداد أحد عشر جامعا تقام فيها صلاة الجمعة... أما الحمامات في المدينة فحدث ولا حرج.

لكن المصادر لا تعطي إجابة قاطعة بالطبع، فهي فحين تقارن بغداد بما كانت عليه في الماضي، ترى الانحدار، لكنها حين تقارنها بمعظم الأماكن الأخرى، ترى اقتصادا نشطا لا سبيل إلى إنكاره يدعمه جزئيا تزايد الطلب على التصدير.

وقد حافظت الصناعة على ازدهارها، وحافظت صناعة النسيج على أهميتها في عهد البويهيين. "فالخلفاء، حرصا منهم على استمرار صنع الأقمشة الفخمة في

عاصمتهم، جلبوا فرقا من النساجين من تستر Tuster في سوسيانا Susiana، وكانت ورشات المدن تنتج كميات متزايدة من الحرير الممتاز والأقمشة المطرزة". وكان في إيطاليا في العصور الوسطى قماش خاص موشى بالذهب سمي على اسم بغداد، وقماش عتبي Attabi مصنوع من الحرير والقطن يحمل اسم أحد أحياء المدينة (فيت، ١٩٧١م: ص ١٠١). حتى في العصر السلجوقي، كانت بغداد تنتج وتصدر كثيرا من البضائع أهمها الأقمشة القطنية، والحريرية، وأقمشة الموائد، (الحصائر) والكريستال، والزجاج، والمراهم والأدوية، بكافة أنواعها" (فيت، ١٩٧١م: ص ١١٧).

لكن هذه النشاطات تراجعت إلى حد كبير في النصف الثاني من القرن الثالث عشر على أثر غزو هولاكو للعراق. فالمغول لم يكتفوا باستنزاف خيرات العراق، بل أقاموا عاصمتهم في تبريز المنافسة التي حرفت التجار الأوروبيين عن بغداد ومينائها — البصرة — إلى ميناء هرمز منفذ المغول على الخليج.

سقوط بغداد

كان البغداديون، على النقيض من الأوروبيين الجاهلين بالمغول، على دراية تامة بالتهديد المغولي المحدق. ففي أوائل القرن الثالث عشر، دفع الهلع الخليفة ناصر إلى الاستغاثة بالأيوبيين ضد جنكيز خان. ولحسن الحظ أن الخطر لم يكن صحيحا، لأن الأيوبيين كانوا منشغلين في معاركهم ضد الصليبيين ولم يتمكنوا من نجدته (فيت، ١٩٧١م: ص ١٥١). وشن المغول هجمات عدة صوب بغداد في الأعوام ١٢٣٦ و١٢٣٨، و١٢٣٤م ومرة أخرى عام ١٢٥٢م، وفي كل مرة، كان السكان يستعدون لمواجهتهم، ولم ينقذهم إلا تغيير المغول لوجهتهم أو انسحابهم بعد أن يلحقوا بعض الأضرار بالمدينة (فيت، ١٩٧١م: ص ص ١٥١-١٦٣). وربما أدت هذه التهديدات الكاذبة إلى دخول المدينة في حالة من الاطمئنان حتى إن الخليفة لم يحرك ساكنا حين سرت شائعة عام ١٢٥٧م تفيد بأن جيش المغول بقيادة هولاكو يقترب من المدينة،

وعجز عن تجهيز الدفاع المناسب عن المدينة. وفي ١١ يناير عام ١٢٥٨م حاصر المغول المدينة من جميع أطرافها، وفي ٥ فبراير كانت رايات النصر ترفرف على أسوارها. بعد ذلك بخمسة أيام أعدم الخليفة (فيت، ١٩٧١م: ص ص ١٦٤-١٦٥).

ولدينا عدد من الأوصاف المفصلة لسقوط بغداد عام ١٢٥٨م، بعضها وصلنا شفاها بالتواتر (ابن أثير والمصادر الصينية)،[٧] وبعضها مبني على روايات شهود عيان في ذلك الوقت أو بعد الحدث بوقت قصير. ولأكثر هذه الأوصاف مسحة شاعرية مأساوية لأن العالم الإسلامي اعتبر سقوط بغداد إحدى أشنع الكوارث في التاريخ. أما الرواية المفضلة لدي فهي رواية وصاف Wassaf التي نسوقها هنا حسب الترجمة الإنجليزية التي أعدها سبولر Spuler (١٩٧٢م: ص ص ١٢٠-١٢١):

> في الصباح حين أشرقت الشمس وأرسلت أشعتها من وراء الأفق، وأبعد الضياء وكأنه السحر أختام النجوم عن غطاء السماء الزئبقي، أصدر الخان (هولاكو) أوامره لجيشه بحمل لواء السلب والنهب إلى بغداد ... فدمروا أولا أسوار المدينة، وملؤوا الخندق الذي يحاكي عمقه عمق تأملات الحكماء. ثم اجتاحوا المدينة مثل صقور جائعة تهاجم قطعانا من الغنم، وقد أطلق لهم العنان فاندفعوا بوجوه لا تعرف الحياء يقتلون وينشرون الذعر ... كانت المذبحة هائلة حتى إن الدم جرى في الشوارع مثل نهر النيل، بلون أحمر مثل خشب الصباغ، ونهبت بضائع بغداد وثرواتها. وسلب المغول الكنوز من حريم بغداد، قتلوا الرجال وألحقوا بهم العار ... كان الأنين يسمع من الأسطح والأبواب .... وقطع المتوحشون بسكاكينهم الأسرّة والمفارش المصنوعة من الذهب والمطعمة بالأحجار الكريمة وحولوها إلى أشلاء؛ أما المختبئات وراء الحجاب في أجنحة الحريم ... فجرهن المغول من شعورهن في الشوارع والأزقة كأنهن دمى يلعب بها الأطفال، وأصبحت كل واحدة منهن دمية بيد وحش من وحوش التتار .....

وليس ثمة وصف أوروبي "لأهل الجحيم" يستطيع أن ينافس هذه القصة المرعبة. ومع ذلك، هل دمرت بغداد عن بكرة أبيها، أم عادت المدينة إلى الحياة ثانية مثل سمرقند؟

لم يعثر المؤرخون على إجابة شافية عن هذا السؤال حتى الآن، مع أن الفصل الذي كتبه أشتور عن *"العراق تحت حكم المغول وآسيا والإقطاع والتركمان Irak Under Mongol and Turcoman Feudal Lords"* (١٩٧٦م: ص ص ٢٤٩–٢٧٩) يعطينا أفضل رواية في السياق العام. أما كيث وايزمان Keith Weisseman (جامعة شيكاغو: محاضرة ٢٣ يناير ١٩٨٦م) فيبحث في المدونات التاريخية ساعيا إلى تقويم حالة بغداد تحت حكم المغول، ويرى أن الفراغ في المعلومات عن بغداد بين ١٢٥٨م والفتح العثماني بعد ذلك بستمائة عام هي في حد ذاتها إشارة مهمة إلى تراجع أهمية المدينة. فعدم مناقشة العلماء المسلمين لأخبار المدينة وعدم ذكرها من قبل الرحالة يشير إلى أن الطريق الرئيس لم يعد يمر عبر بغداد.(٨) ويقول وايزمان إن انحدار بغداد شمل النواحي السياسية والاقتصادية والسكانية والاجتماعية. أما أشتور فيعطينا السياق الواسع الذي حدث فيه كل هذا – وتشكل الرواية الأولية لرشيد الدين (الوزير للمصلح المسلم فيما بعد، "الخان") المصدر المركزي لكليهما. (انظر المختارات ذات الصلة من هذه الوثيقة الواردة في سبولر، الترجمة الإنجليزية، ١٩٧٢م: ص ص ١١٥–١٦٤).

لكن تراجعا سياسيا حدث بكل تأكيد. فالمدينة بعد عام ١٢٥٨م تراجعت إلى مجرد عاصمة إقليمية تُحكم من تبريز، وكان حضور المغول ممثلا بحامية عسكرية يرأسها أمير. وفي القرن الثالث عشر، زارها الخان مرات عدة (وايزمان، ١٩٨٦م). لكن ذلك لم يشر إلى قلة الاهتمام بإمكانات بغداد بوصفها مصدرا للعائدات. فالنظام الإقطاعي الذي أسسه حكام المغول فرض ضرائب باهظة ولاسيما على سكان المدن الذين عانوا من خسائر جسيمة نتيجة عمليات الشراء الإجباري، والضرائب التجارية، وتوفير المأوى لجباة الضرائب (ويسمون بالرسل)! "كانت الضرائب المفروضة على أهل المدن هي الاستغلال بأبشع صوره. ويروي لنا المؤرخ العربي ابن الفوطي كيف كانت الإتاوات الباهظة تنتزع من أهالي بغداد" (آشتور، ١٩٧٦م: ص ٢٥٠) رغم الانحدار العام في رفاهية المنطقة وقدرتها على الإنتاج.

كما كان التدهور الاقتصادي واضحا بما أن طرق التجارة النائية تجنبت المرور ببغداد رغم بقائها مركزا للتجارة الإقليمية. ويخبرنا آشتور (١٩٧٦م: ص ٢٦٣) أن تجارة بغداد المنتظمة مع سورية ومصر انقطعت لمدة خمسين عاما بعد سقوطها على يد المغول، ولم تستأنف إلا في بداية القرن الرابع عشر. والأمرّ من هذا وذاك أن التجارة مع الهند تأثرت أيضا (آشتور ١٩٧٦م: ص ٢٦٤)

> كان قسم كبير من التوابل والبضائع الهندية قبل سقوط بغداد على يد المغول يشحن إلى البصرة ومنها إلى شواطئ البحر المتوسط مرورا ببغداد وأنطاكية. وبعد أن استتب الأمر للمغول، أصبحت تبريز عاصمة الحكام المغول وسوقا تجارية دولية أيضا ... وبعد سقوط بغداد بعشر سنوات، استولى سلطان القاهرة على أنطاكية وهي المدينة التجارية العظيمة على الطرف الآخر من طريق شحن البضائع الهندية القادمة من الخليج العربي برا إلى البحر المتوسط. وكانت العداوة بين حاكم تبريز وحاكم القاهرة، أو بالأحرى حالة الحرب المستمرة بينهما، سببا آخر لتحول هذا الطريق العظيم. ومنذ ذلك التاريخ، كان قسط كبير من البضائع الهندية التي تصل إلى ساحل الخليج العربي يرسل إلى تبريز ومنها تتابع البضائع رحلتها شمالا إلى أرمينيا الصغرى.

ولم تتجنب هذه الطرق بغداد وحسب، بل تجنبت أيضا المنافذ الأخرى القديمة للبحر المتوسط مثل حلب وأنطاكية[٩] حيث تحول التجار المسيحيون فيهما إلى فاما غوسطا في جزيرة قبرص أو إلى أرمينيا الصغرى امتثالا لنص الأمر إن لم نقل مضمونه، الذي أصدره البابا بحظر التعامل مع المسلمين.

أما الزراعة فتراجعت هي الأخرى تحت الحكم المغولي، حيث عانت بغداد من مجاعات متكررة. وشكا رشيد الدين (بحسب ما ورد في آشتور، ١٩٧٦م: ص ٢٦٠) من أن مساحة الأراضي المزروعة لم تتجاوز عشر الأراضي العراقية. ويقول وايزمان إن عائدات الإقليم هبطت بنسبة ٩٠٪ بين ١٢٥٨ و١٣٣٥م، وقد أسفر هذا النقص عن تضخم مستمر وهبوط في قيمة العملة. وقد ألقى هذا المزيج المدمر الذي يجمع بين تناقص الثروة وتعاظم الضرائب عبئا ثقيلا على كاهل القلائل الذين آثروا البقاء.

"استمر عدد سكان بغداد في التناقص، وهجر الناس تباعا بعض أجزاء المدينة إثر تقطيع أوصال الخلافة العباسية بعد الغزو المغولي" (آشتور، ١٩٧٦م: ص ٢٥٣). ففي أواخر القرن الثالث عشر، كان في بغداد العديد من الأحياء المهجورة ولاسيما في الضفة الغربية، كما انحصرت عمليات البناء الجديدة في أضيق الحدود. أضف إلى ذلك أنه في الفترة بين عام ١٢٩٠م والثلاثينيات من القرن الرابع حدثت هجرة متزايدة من بغداد إلى القاهرة كما هو واضح من التأثير العراقي - الإيراني على فن العمارة في القاهرة في عهد الناصر محمد (وايزمان، ١٩٨٦م).

وواكب حالة الانهيار في العراق مصاعب في ميناء البصرة التي كانت على الدوام تتوسط التجارة مع الهند. كانت البصرة إحدى المدينتين المخططتين (والثانية هي الكوفة) اللتين بناهما العرب بعد فتح بلاد ما بين النهرين في القرن السابع. ويذكر المقدسي في نهاية القرن العاشر تقريباً أن البصرة تتفوق حتى على بغداد "بسبب مواردها الضخمة وكثرة عدد الأتقياء فيها" (المقدسي، ترجمة رانكينغ وأزو : ص ١٨٤)، [١٠] وكانت تنتج أنواعا ممتازة من الحرير والكتان، ومصدرا للؤلؤ والحجارة الكريمة، ومكانا لمعالجة الإثمد (الأنتيمون) والزنجار (صدأ النحاس). لكنها فوق هذا وذاك كانت ميناء لا يستغنى عنه، ومركزا تجاريا تمر عبره بضائع جزر الهند، ويُصدر منه التمر، والحناء، وخيوط الحرير، والبنفسج وماء الورد إلى جميع بلدان العالم (المقدسي، ترجمة رانكينغ وأزو: ص ص ٢٠٥-٢٠٦).

لكن كان من الواضح أن مصير بغداد لا ينفصل عن مصير مينائها البصرة. ولم يكن بالإمكان أن يستمر ازدهار الميناء بعد الانحدار الذي أصاب بغداد خاصة وأن المركز التجاري الرئيس تحول إلى تبريز التي اتخذها حكام المغول عاصمة لهم. وبدأت التجارة تتحول بعيدا عن البصرة وتنجذب نحو طريق بديل إلى الخليج، وهو الطريق الذي يتجه مباشرة نحو هرمز على الطرف الإيراني بالقرب من مدخل الخليج.

وهكذا دخل الطريق المتوسط خلال النصف الثاني من القرن الثالث عشر في عملية إعادة تنظيم حاسمة. فقد كانت بغداد، ومنفذها على الخليج – أي البصرة – وجميع منطقة الخليج في حالة انحدار. أما على سواحل البحر الأبيض المتوسط فقد كانت الموانئ الصليبية التي استقبلت في الماضي التجار الإيطاليين ممن نقلوا البضائع إلى أوروبا في حالة انهيار الواحد تلو الآخر، حيث انهار آخرها عام ١٢٩١م. وبات في حكم المؤكد تأثر التجارة في الخليج بشكل سلبي. ولم تكن تلك مجرد خسارة ثانوية، فقد كان هذا الطريق إلى الهند أهم حلقة تربط غرب العالم الإسلامي ببلاد الهند والصين أيام هيمنة العرب على التجارة. كان ذلك درب سندباد.

طريق الخليج نحو الشرق
The Gulf Route to The East

حين سطعت شمس الإسلام في أوائل القرن السابع واتسعت آفاقه في إمبراطورية مترامية الأطراف بحلول نهاية القرن الثامن أرسى دعائم وحدة لم يجارها شيء حتى الغزو المغولي الذي حدث مؤخرا.[11] فقد مهدت الإمبراطورية السبيل أمام تجارة القوافل البرية على نحو يشبه ما وصفناه في الفصل الخامس، وكان توسع الطرق البحرية تجسيدا لوحدة أعظم حضارتين نهريتين في العالم: حضارة ما بين النهرين التي يرويها نهرا دجلة والفرات، وحضارة مصر التي يرويها نهر النيل.

وقبيل التوحيد، حين كانت القوة الساسانية في أوجها في القرنين الخامس والسادس، سيطر الفرس على ما بقي من التجارة البحرية مع الشرق، ونقلوها عبر "خليجهم". أما النشاطات عبر البحر الأحمر حيث الملاحة صعبة، فقد تراجعت بتراجع قوة الرومان. (توسنت Toussaint ١٩٦٦م: ص ٤٥). لكن هذا تغير في أوائل هيمنة المسلمين.

يشكل البحر الأحمر في الغرب والخليج العربي في الشرق حدود الجزيرة العربية التي منها انطلق الإسلام إلى كافة أرجاء العالم. وكان كلا الممرين المائيين يعملان بانتظام

ما دام مركز الإمبراطورية في شبه الجزيرة العربية. ويعد توحيد العرب والمصريين والفرس تحت حكم الإسلام وعقيدته، تلاشت المنافسة بين البحر الأحمر والخليج العربي. (حوراني، ١٩٥١م: ص ٥٢) وأصبحا ذراعي بحر واحد هو البحر الأحمر (الإريتيري The Erythrean) مثلما كانا في عصر الإسكندر (توسنت، ١٩٦٦م: ص ٤٨).[١٢]

لكن الخلافة لم تبق في الجزيرة العربية، بل انتقلت أولا إلى دمشق عاصمة الأمويين، ثم إلى بغداد على أثر انتصار العباسيين. وكان لهذا الانتقال أثره على طرق التجارة التي تركزت في الخليج على اعتبار أن البحر الأحمر أصبح ذراعا ملحقة بالطريق الرئيس.

وقبل توحيد بلاد فارس مع العالم العربي، سيطر البحارة الفرس على تجارة الخليج النائية مع الشرق حتى مع الصين (حوراني، ١٩٥١م: ص ٤٧). لكن العرب أصبحوا الآن شركاء نشطين متساوين. وتظهر دراسة حوراني (١٩٥١م: ص ٦١) أن:

> العرب ورثوا هذه التجارة وبرعوا فيها على الرغم من الانقطاعات. فهذا الطريق البحري من الخليج العربي إلى كانتون كان أطول طريق مطروق بانتظام عرفته البشرية قبل التوسع الأوروبي في القرن السادس عشر. فالتجارة البحرية بين الخليج العربي والصين في تلك الحقبة التاريخية (في القرن السابع حتى القرن التاسع ضمنا) لم تكن ممكنة لولا وجود إمبراطوريات ضخمة على نهايتي الطريق. فجميع العالم الإسلامي من إسبانيا حتى الصين كان موحدا في العصر الأموي (٦٦٠ – ٧٤٩م)، ولأكثر من قرن من الزمن (٧٥٠ – ٧٨٠م) في العصر العباسي. أما في الصين فقد حكمت أسرة تانغ (٦٨١ – ٩٠٧م) إمبراطورية موحدة حتى آخر أيامها...

كان ازدهار التجارة نتيجة طبيعية لهذه الظروف المواتية، ولو أن الفرس استمروا في سيطرتهم عليها بادئ الأمر، فسفنهم مذكورة في الوثائق الصينية منذ عام ٦٧١م، كما أنها مذكورة في الأعوام ٧١٧ و٧٢٠، ٧٢٧ و٧٨٤م حين وصف الفرس بأنهم والهنود والماليزيين من أصحاب السفن في كانتون (حوراني، ١٩٥١م: ص ٦٢).

ولقد ورد أول ذكر للعرب تحديدا عام ٧٥٨م في خبر عن غارة مشتركة شنها العرب والفرس معا على كانتون. ويدل هذا على أن مستعمرة عربية ملحوظة أنشئت مؤخرا في الشرق الأقصى (حوراني، ١٩٥١م: ص ٦٣، توسنت، ١٩٦٦م: ص ٥١)، وهذه حقيقة ترتبط بتأسيس بغداد عاصمة للعباسيين عام ٧٥٠م وهو ما حفز انطلاق مزيد من رحلات المغامرات البحرية نحو الشرق. وبعد الهجوم أغلق الصينيون الميناء في وجه "التجارة الخارجية" (توسنت، ١٩٦٦م: ص ٥١)، لكن ذلك لم يكن سوى انقطاع مؤقت لعلاقات ما انفكت تتوسع، ولو كانت علاقة صراع أحيانا، بين العرب والصينيين إذ أعيد فتح كانتون مرة أخرى عام ٧٩٢م، ودأب التجار المسلمون والسفن الإسلامية على زيارتها بانتظام.

وبعد تأسيس بغداد عاصمة للإمبراطورية الإسلامية بمائة عام، كتبت وثيقة بينت بالتفصيل مدى معرفة البحارة العرب والفرس من أهالي الخليج ببحر العرب، والمحيط الهندي حتى بحر جنوب الصين. ونتبين من أوصاف الرحلات والموانئ بما لا يدع مجالا للشك أن القراء العرب في عام ٨٥١م، حين كتب التاجر سليمان [١٣] روايته (التي وضع أبو زيد الصيرافي اللمسات الأخيرة عليها بعد ذلك بقرن من الزمن) كانوا يعرفون طريق التجارة بين الخليج العربي والصين – عن طريق ساحل مالابار الهندي وسيلان، وجزر نيكوبار Nicobar وكاله Kalah في شبه جزيرة المالايو، ومضيق مالاقا، وكمبوديا، وفيتنام ومنها إلى كانتون – ويعرفون أيضا أهميته البالغة. وبالفعل فإن المسعودي الذي قابل أبا زيد في البصرة وهو في طريقه إلى الهند (سشسول، ١٩٧٩م: ص ص ٥٣–٥٥) يروي الحقائق ذاتها. وسوف نبحث في هذه النصوص بمزيد من التفصيل في الباب الثالث، لكن حسبنا الآن أن نقول إن وجودها يدل على قيام تبادل تجاري كبير بين الصين والعالم العربي قبل منتصف القرن التاسع.

ويبدو أن لا صحة لادعاء توسنت بأن "المجزرة الرهيبة التي تعرض لها العرب في كانتون عام ٨٧٨م" وضعت نهاية "لاستيطان المسلمين" في الموانئ الصينية، وأن "التجار

العرب كانوا يلتقون بأقرانهم الصينيين بعد ذلك في ميناء كالابار في الملايو. فالمجزرة لم تكن سوى أحد مظاهر الاضطراب العام في الصين عام ٨٧٥م وما بعده،[١٤] فما إن استتب الأمن والنظام حتى عادت الرحلات التجارية من جديد.

استؤنفت الرحلات البحرية مجددا بين الخليج والساحل الصيني بعد تسلم سنغ زمام الأمور، فهناك وثيقتان من الصين تقدمان دليلا واضحا على قيام سفن من غرب آسيا بزيارات منتظمة للموانئ الصينية في هاتيك الأيام. وثمة وثيقة في هذا الصدد تعود إلى القرن الثالث عشر كتبها تشاو — جو — كوا Chau – ju – kua الموظف الصيني المسؤول عن استقبال السفن الأجنبية، بما فيها السفن العربية (من بلاد ما بين النهرين) التي تدخل موانئ "المعاهدات الصينية،" ووثيقة أخرى مبنية على سيرة عميل صيني من أصل عربي يدعى بوشو كينغ P'u Shou-keng عاش في أواخر القرن الثالث عشر، وكان مسؤولا عن التجار الأجانب في فوكين خلال فترة الانتقال من عهد سنغ إلى عهد يوان.[١٥] (انظر الفصل العاشر للمزيد من التفاصيل).

كانت السفن المبحرة إلى الصين من بلاد ما بين النهرين وبلاد فارس تخرج من الخليج العربي ثم تبحر بمحاذاة الساحل الغربي لبلاد السند (وهي اليوم باكستان) والهند، وترسو في موانئ عدة، لكنها نادرا ما كانت تدع البر يغِيب عنها. وكانت الرياح الموسمية تساعد هذه السفن على عبور البحار المفتوحة من مسقط (عمان) إلى الهند، لكن القوارب كانت صغيرة (انظر بوين Bowen ١٩٤٩ و١٩٥١م للمزيد من المعلومات عن القوارب في القرن العشرين والنماذج القديمة منها) وأساليب الملاحة بدائية. وفي القرن العاشر، لم يكن لدى العرب سوى الوردة النجمية، وهي الملاحة بالاهتداء بنجم القطب التي كان الفرس قد سبقوهم إليها. وفي القرن الثالث عشر، إن لم يكن قبل ذلك، أضاف العرب البوصلة العائمة إلى أسلوب الاهتداء بالنجوم وهي التي سبقهم إليها الصينيون بقرن أو أكثر من الزمن (تكسيرا دا موتا Teixeriara da Mota ١٩٦٤م: ص ص ٥١-٦٠).

وفي ساحل مالابار على مقربة من الرأس الجنوبي الغربي من شبه القارة الهندية، وغالبا في ميناء قيلون Quilon كان البحارة العرب يلتقون بزملائهم القادمين من البحر الأحمر الذي فقد أهميته. فكانت السفن التي تبحر في بحر القلزم من مصر أو من جدة في الجزيرة العربية، تتوقف في حضرموت، ثم تنطلق في البحر المفتوح حتى تصل إلى مالابار حيث يلتقي الطريقان عند نقطة الالتفاف حول الرأس أو للتوقف في سيلان، ومن ثم تتابع إبحارها شمالا بمحاذاة الساحل الشرقي للهند لتصل إلى ما هو الآن مدراس. ومن ساحل كوروماندل في الهند كانت تبحر نحو مضيق مالاقا إما للقاء التجار الصينيين هناك (كلما أغلقت الصين موانئها في وجه الأجانب) أو لمتابعة طريقها إلى موانئ المعاهدات الصينية مثل كانتون وزيتون (تشو آن تشو) أو تبحر شمالا أحيانا إلى الميناء الذي يخدم هانغ شو. وفي جميع الحالات، كان على التجارة التي تستخدم الخليج العربي أن تخرج من ذلك الممر المائي الضيق إلى بحر العرب عبر مضيق هرمز (الشكل رقم ٩).

حراسة المضيق

استفاد عدد من دول المدن الصغيرة والإمارات من مواقعها الاستراتيجية بالقرب من مدخل الخليج لكي تحظى بنصيب من التجارة العابرة ذاتها أو لتحصل على إتاوات من سفن التجار الراغبة في العبور. وأصبحت بعض هذه المدن الصغيرة، مثل صحار في عمان على الشاطئ الغربي وصيراف على الساحل الشرقي، مراكز تجارية في حد ذاتها. فقد كانت أماكن يستطيع فيها التجار القادمون من بغداد – البصرة، ومن الصين والهند، ومن البحر الأحمر عن طريق عدن، أن يتبادلوا بضائعهم مع التجار الآخرين القادمين من جهات مختلفة. وكانت هذه الموانئ التجارية بمثابة محطات استراحة مهمة على نقاط التقاء الطرق البرية، في حين كانت الموانئ الأخرى مثل ميناء هرمز مدنا وموانئ لأقاليم الإمبراطورية، فقد كانت تدين بموقعها التنافسي لا لميزة مرافئها الطبيعية وحسب، بل للمراجع السياسية والقوى المتذبذبة للإمبراطوريات التي منحتها حق

استعمالها. وأخيرا، هناك بعض الموانئ الأخرى مثل جزيرة قيس (كيش) التي اتخذها القراصنة مخابئ لهم تنطلق منها سفنهم لنهب السفن التجارية المحملة بالبضائع النفيسة.

ومع أن هذه الوحدات الصغيرة لم تستطع في نهاية المطاف زيادة إجمالي التجارة التي كانت تعبر البوابات التي تحرسها – لاعتماد ذلك على المؤن والطلب في المناطق الداخلية البعيدة – إلا أنها كانت قادرة بين حين وآخر، وبدرجة تقل أو تكثر – على إغلاق التجارة النائية التي اعتادت استعمال الطريق الذي تحرسه. وقد أدى ذلك إلى تراجع تدفق التجارة بشكل عام بسبب ارتفاع تكاليف الحماية، أو تحويلها إلى طرق بديلة. وكما رأينا في حال الطريق البري في آسيا الوسطى الذي تحدثنا عنه في الفصل الخامس، فقد انحسر الخطر وانخفضت تكلفة الحماية حين منعت قوة توحيد بمفردها جميع جباة الإتاوات الصغار والقراصنة المستقلين من اعتراض سبيل البضائع المنقولة بحرا. لكن انهيار القوة الإمبراطورية أدى إلى ارتفاع تكلفة كليهما.

خلال القرنين التاسع والعاشر، حين كان العباسيون في أوج قوتهم، بدا أن هناك تعاونا بين نمو التجارة في بغداد والازدهار لا في البصرة وحدها عند رأس الخليج، بل في المراكز التجارية القريبة من المضيق. فكانت عمان، وبالأخص صحار ميناؤها على طرف الجزيرة العربية، من أكبر المستفيدين. ويذكر المقدسي (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ص ٤٩–٥٠)، وهو يكتب في أواخر القرن العاشر، أن عمان كانت أحد أماكن ثلاثة في العالم الإسلامي التي تحقق الثراء التجاري (بالإضافة إلى عدن والفسطاط)، ويطلق على عدن وصحار اسم "الدهليز إلى الصين" ويذكر المقدسي بإسهابه المعهود (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٤٢) أن:

> صحار عاصمة عمان، وليس ثمة مدينة أهم منها في بحر الصين في الوقت الحالي، فهي مدينة زاهرة كثيرة السكان ... فيها الثروة وكثير من التجار ... إنها البوابة إلى الصين وسوق تجارية للشرق والعراق ... والإيرانيون سادتها.



الشكل رقم (٩). الطرق البحرية من الشرق الأوسط إلى الهند وما وراءها (بحسب شودهوري).

يتضح من لائحة البضائع التي تصدرها عمان كما ذكرها المقدسي أنها كانت مركزا تجاريا عظيما، (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٤٨) وتضم هذه اللائحة الأدوية، والعطور، (حتى المسك) والزعفران، وخشب الساج، والعاج، واللؤلؤ، والعقيق اليماني، والياقوت، والأبنوس، والسكر، والشب، والحديد، والرصاص، والخيزران، والخزف، وخشب الصندل، والزجاج، والفلفل، على اعتبار أن منشأ كل هذه العناصر — باستثناء اللؤلؤ، في مكان آخر على امتداد طريق التجارة النائية.

أما مركز صيراف التجاري على الطرف الفارسي من الخليج فكان على ما يبدو ميناء مزدهرا أيضا ولو أن المقدسي لم يتحدث عنه بإسهاب. وعلينا أن نتذكر أن الوثيقة الملاحية والوصفية التي بدأها التاجر سليمان عام ٨٥١م أتمها رجل يدعى صيراف بعد ذلك بقرن من الزمن (نسبة إلى صيراف). وقد وصف ابن حوقل، وهو جغرافي من القرن العاشر، صيراف بأنها ميناء عظيم على الخليج العربي، مع أن بعض تجارها انتقلوا آنذاك إلى صحار. وكما سنرى، هناك دليل على أنها ظلت موئلا لتجار موسرين يتعاملون مع الصين حتى القرن الثاني عشر بعد الانحدار الذي أصابها (أوبن Aubin، ١٩٥٩م: ص ص ٢٨٧—٩٩؛ هايد Heyd، ١٨٨٥م: ص ١٦٥).

ومن الغريب أن نجد مؤرخا عظيما من مؤرخي الشرق المتوسط مثل جان سوفاجيه Jean Sauvaget، (١٩٤٠م: ص ص ١١-٢٠) يجادل بناء على غياب مخطوطات الإرشادات الملاحية العربية بين القرنين الحادي عشر والرابع عشر، بأن الحركة الملاحية بين الخليج العربي وبحار الهند تحولت إلى حركة هامشية ومتقطعة خلال تلك القرون (أوبن، ١٩٦٤م: ص ١٦٦). لكن من التفسيرات الأخرى المحتملة لغياب الخرائط الملاحية أن الطريق بات معروفا جدا، وأن البحارة أتقنوا الإرشادات البحرية الأولية ولم يعودوا بحاجة إلى إرشادات جديدة.[١٦] فغياب الخرائط الملاحية للبحر الأحمر لا يعني بأية حال من الأحوال انقطاع التجارة، بحسب ما ذكره أوبن (١٩٦٤م: ص ص ١٦٥-

١٧١) في معرض نقده نظرية سوفاجيه. ويبين أوبن أن هناك دلائل عدة على استمرار التجارة الكثيفة ذهابا وإيابا في مياه الخليج في الفترة بين القرن الثاني عشر والرابع عشر، ولو أنها لم تكن تحت سيطرة البحارة العرب.

على الرغم من أن تراجع سيطرة بغداد بدءا من القرن الحادي عشر يشير إلى احتمال ابتعاد الحركة البحرية عن الخليج العربي وانتقالها نحو البحر الأحمر، إلا أن التجارة بين الخليج والصين ظلت تعود على التجار بالثروات الطائلة. ولكي نفسر هذا، كتب أحد المعلقين المجهولين على جغرافية ابن حوقل الوصف التالي لبعض أكبر أثرياء صيراف (ستيرن Stern ١٩٦٧م: ص ١٠):

> قيل لي إن أحدهم لما اشتد عليه المرض كتب وصيته. ويبلغ ثلث ثروته النقدية مليون دينار ذهب، هذا عدا رأس المال الذي شارك به أناسا للتجارة به على أساس القراض. ثم هناك راميشت .... وقد أخبرني ابنه بأن الطبق الفضي الذي يستخدمه كان ١٢٠٠ مان. وعند راميشت أربعة من الخدم، ويقال إن كلا منهم أكثر ثراء من ابنه ... وقد التقيت بكاتب راميشت، فأخبرني بأن قيمة بضاعته حين عاد من الصين قبل عشرين سنة كانت تقدر بنصف مليون دينار. فإذا كانت تلك ثروة كاتبه، فكم يا ترى تبلغ ثروته؟

ويبقى من الصعب القول إن التجارة الصينية انقطعت، أو إن المراكز التجارية على طول الخليج العربي اندثرت حتى لو استبعدنا المبالغة ورواية التواتر التي يتسم بها هذا الدليل. فضعف بغداد سمح لجيوب تجارية مستقلة بالتنافس فيما بينها على التجارة أو الغنائم التي كانت تعبر الخليج.

ومن هؤلاء المنافسين كانت جزيرة قيس (كيش) التي استغل بحارتها موقعها المهم لاعتراض طريق سفن التجار أو الإغارة عليها. وفي نهاية القرن الحادي عشر، كان ما اصطلح على تسميتهم بقراصنة قيس يمارسون نشاطهم بحرية مما حد من قدرة ميناء صيراف (الإدريسي كما ورد في هايد، ١٨٨٥ : ١٦٤ ، ٣٧٨؛ أوبن، ١٩٥٩؛

١٩٦٤م: ص ١٦٤)، بلغ أولئك المتوحشون أوج قوتهم في أوائل القرن الثاني عشر.[١٧] ويبدا أنهم في تلك الآونة تفوقوا على منافسيهم كافة، وأصبحوا "الميناء الرئيس لتجارة الصين والهند" (سيترن، ١٩٦٧م: ص ١٤). ورغم سيطرة قيس، ظلت الموانئ على ساحل الجزيرة العربية تستقبل السفن التجارية حتى القرن الثالث عشر (هايد، ١٨٨٥م: ص ص ١٦٤-١٦٥).

أدى استيلاء المغول على بلاد فارس والعراق في النصف الثاني من القرن الثالث عشر إلى تسريع التغيرات المحلية التي كانت قد بدأت فعلا. أما بغداد التي كانت تعاني من الانحطاط فقد حرمت من مكانتها كعاصمة اسمية. حتى البصرة، بعد انحدار وجهتها الرئيسة، فقدت أهميتها بوصفها البوابة الرئيسة لبغداد ومن ثم إلى البحر المتوسط. أما الميناءان اللذان استفادا من إعادة ترتيب القوى فكانا هرمز وقيس. وفي عام ١٢٩١م، حين عبر ماركو بولو الطريق المتوسط، كان الطريق الرئيس الذي يسلكه الأوروبيون هو الطريق البري إلى تبريز عاصمة المغول، ثم ميناء الإمبراطورية هرمز إلى جنوب الساحل الفارسي.[١٨] أما المركز التجاري المتوسط الذي كان يتمتع بقدر أكبر من الأهمية لدى التجار المسلمين فكان جزيرة قيس التي كان لها في عصر المغول أسطول ضخم، ثم أصبحت مركزا تجاريا كبيرا للتجارة الآسيوية (أوبن، ١٩٦٤م: ص ١٤؛ هايد ١٨٨٥م: ص ١٦٥).

وحافظ ميناء هرمز على مركزه بوصفه الأفضل في المنطقة، بالنسبة إلى التجارة الآسيوية التي ظلت نشطة خلال القرون القلائل التالية، وحتى بعد اعتناق حكام المغول الإسلام. ومن اللافت للنظر أنه كان مقصد آخر السفن التي أبحرت من الصين ميممة شطر الخليج – أي أسطول الأميرال شينغ هو Cheng Ho الذي قدم في أوائل القرن الخامس عشر، قبل أفول نجم أسرة منغ بشكل مفاجئ (انظر الفصل العاشر).

تراجع الطريق المتوسط (بالنسبة إلى من؟)
The Decline (for Whom?) of The Middle Route

على الرغم من أن استيلاء المغول على بلاد فارس والعراق غيّر كثيرا من الأنماط المحلية في توزيع الموانئ في الخليج، وهي الأنماط التي صمدت أيام تصاعد الاضطرابات في أواخر العصر العباسي، إلا أننا لا نستطيع إلقاء تبعة تدمير الطريق المتوسط إلى الشرق الأقصى على عاتق المغول. فالتجارة مع الهند والصين لم تستمر بعد ظهور هولاكو وحسب، بل إن ظهوره منحها حياة جديدة، رغم قصرها، تمثلت في التجار الإيطاليين في أراضي المغول. فقد حاول الإيطاليون، حتى بعد اعتناق غازان الإسلام، الاستمرار في استخدام ذلك الطريق آنذاك رغم استحالة الدفاع عنه بوصفه بديلا ممكنا للتجار الأوروبيين الذين يسعون إلى اجتناب التعامل المباشر مع المسلمين.

لكن إسلام غازان أسفر عن نتيجة مهمة واحدة. ففي أوائل القرن الرابع عشر أدى إسلامه إلى توقف مؤقت للحرب الضروس التي كانت دائرة بين حكام المغول والمماليك "المصريين"[١٩] (الذين يحكمون سورية، بما في سهولها الساحلية على البحر المتوسط). وعادت التجارة إلى سابق عهدها بين هذين الإقليمين المهمين من قلب العالم الإسلامي، وبذلك لحقت الخسارة بالتجار الإيطاليين، إذ لم يعد ثمة حاجة إليهم، وبالتالي لم يعودوا محل ترحاب في مملكة الخان كما كانوا من قبل. ولم يعد الإيرانيون يقدمون إليهم طريقا أرخص وأسهل إلى آسيا من الطريق الذي يمر بالمنافس الحقيقي للخليج وهو مصر والبحر الأحمر. فقد كان الطريقان في منافسة حقيقية رغم خضوع الدولتين لحكم المسلمين. صحيح أن الإمبراطورية الإسلامية الأولى وحدت هذين الإقليمين وجعلت كلا الطريقين إلى الشرق الأقصى جزءا من نظام التجارة ذاته، لكن الهدنة المؤقتة بين الحكام المغول والمماليك لم تحدث ذلك الأثر. ففي القرن الرابع عشر، كان الخليج العربي ينافس البحر الأحمر.

وفقد الطريق المتوسط جاذبيته أيضا للإيطاليين بعد خسارة المسيحيين مواطئ أقدامهم على الساحل السوري. ولكي ندرك سبب تراجع أهمية الطريق الوسط في القرنين الثالث عشر والرابع عشر، يجب ألا نكتفي بالنظر شرقا إلى الخليج، بل علينا أن ننظر غربا نحو البحر الأبيض المتوسط، وهو الأهم. فكما رأينا سابقا، كانت هناك فترات توقف مؤقت، وفترات تباطؤ في الخليج العربي، لكن حركة التجارة مع الهند لم تتوقف على الإطلاق. فإذا تخلى الأوروبيون عن الاعتماد كثيرا على هذا الطريق، فإن السبب في ذلك هو أن الجيوب الأوروبية على ساحل المتوسط لم تعد في مواقع تلائمه وليس إلى توقف الطريق عن العمل. ولقد سبق وناقشنا نهاية المملكة الصليبية عام ١٢٩١م وتراجع التجار الإيطاليين إما إلى الجزر مثل قبرص وكريت أو إلى أرمينيا الصغرى في الشمال. وقد كان لهذا الانتقال نتيجتان مهمتان:

أولا، بالنسبة إلى التجار الذين انتقلوا إلى أرمينيا الصغرى أو موانئ البحر الأسود، ازدادات جاذبية الطريق البري الشمالي. فبفضل الهدوء النسبي والأمان الذي شهدته تلك المنطقة في عهد كوبلاي خان وخليفته، ازدادت قدرة هذا الطريق المباشر والأقصر إلى الصين على المنافسة، على اعتبار (كما أشار جون المونتي كورفيني في رسالته، التي أوردناها في الفصل الخامس) أنه كان أقصر بكثير، وتستغرق الرحلة فيه أقل من سنة مقارنة بالسنتين وهي المدة التي تحتاج إليها الرحلة عن طريق تبريز والخليج العربي. وقد كان ذلك الطريق هو المفضل عند الجنويين بامتياز. ثانيا، التجار الذين نقلوا عملياتهم إلى جزر البحر المتوسط، كانوا يفضلون البدائل الأخرى، في حين ركز التجار البنادقة انتباههم على المماليك الذين يملكون مفتاح الطريق البحري إلى الهند بعد أن منع الجنويون هؤلاء التجار من الاعتماد كثيرا على الطريق الشمالي، وحرمانهم من الاستفادة من جيوبهم على الساحل السوري. صحيح أن البنادقة ربما كانوا يفضلون طريقهم القديم — أي المرور بسورية إلى بغداد أو تبريز وصولا إلى

الخليج ومنه إلى المحيط الهندي – إلا أنهم لم يعودوا في موقع يسمح لهم بالاختيار. فقد كانوا تحت رحمة دولة المماليك التي باتت تسيطر على سواحل سورية وفلسطين بوصفها أقاليم تابعة لمصر، وتحت رحمة العلاقات بين المماليك وغازان التي كانت تسمح بعبور التجارة وتحدد كميتها بين سورية والخليج أو تمنع مرورها. وسوف نتناول العلاقة بين البنادقة ودولة المماليك في الفصل السابع الذي نعرض فيه أيضا تفاصيل ممارسة التجارة والصناعة في أراضي المسلمين. لكن قبل المضي في هذا الموضوع، لا بد لنا من استعراض العبر التي يمكن استخلاصها من القضية الحالية.

العبر المستخلصة من بغداد والخليج

Lessons from the Baghdad – Persian Gulf Case

من الواضح أنه لا يمكننا أن نعزو الانحدار الذي ألمّ ببغداد ومركزية طريق الخليج بشكل كلي إلى الاعتماد على العوامل المحلية والاقتصادية فقط، لكننا نستطيع فهمه فهما كاملا في سياق التحولات في النظام الجغرافي والسياسي للمنطقة بأكملها، وللعالم بأسره.

كانت إطلالة الخليج على ما دعاه حوراني بأقدم طريق مائي في تاريخ البشرية كان من المسلمات الجغرافية المهمة منذ القدم. فقد كان طريقا للملاحة البحرية يربط شبه القارة الهندية بقلب الشرق المتوسط ثم البحر المتوسط من خلال عدد من الطرق البرية الجيدة المحاذية لنهر الفرات نحو حلب ومن ثم إلى أنطاكية على ساحل المتوسط، أو الطرق التي تعبر صحراء ضيقة نسبيا إلى دمشق والبحر المتوسط وراءها. فمنذ الألفيتين الثالثة والثانية قبل الميلاد، كان هذا الطريق صلة الوصل بين الحضارات القديمة القائمة على امتداده (وقد سهل نشوؤها فعلا) مثل حضارة إيبلا بالقرب من حلب، وسومر في العراق الأدنى، ودلمون في جزيرة البحرين في الخليج العربي، وحضارة الحربة، والموهنجودارو في وادي الهند (وهو الآن باكستان). فهو في مقدمة الطرق التي تتمتع بميزة المقارنة المؤكدة.

ولو كان الموقع هو العامل الرئيس الوحيد، لتركزت فيه طرق التجارة على الدوام، ولكان الطريق العام عنصرا ثابتا، ولانحصرت العناصر المتغيرة في كمية البضائع المتدفقة من مكان إلى آخر ومدى ممارسة التجارة — فقد كان يضيق حينا نحو الداخل ليقتصر على الربط بين بلاد ما بين النهرين وأقرب جيرانها، ويتسع حينا فيشمل مناطق نائية اعتمادا على توافر النقل، والطلب، وأوضاع السلم.

وكما رأينا على أية حال، فإن توقعات العوامل الجغرافية وحدها لم تستطع استيعاب اتساع التذبذب. فمركزية الموقع كانت تشير إلى بقاء الخليج قيد الاستعمال حتى في أسوأ الأوقات، ولو بمعدلات أقل.[٢٠] لكن الموقع وحده لا يمكن أن يضمن استمرار تدفق التجارة على الطريق، أو احتفاظه بأسبقيته على الطرق الأخرى التي تحمل بذور المنافسة. فهناك عوامل ثلاثة تحدد هذه العناصر:

الأول، وهو قليل الأهمية لأن بإمكانه التدخل في التجارة دون توليدها ونقصد به حالة "النظام" في الخليج ذاته. فتجزئة السيطرة كانت، كما هي اليوم، السبب في دفع تكاليف الحماية والمخاطر، وبذلك قد تشجع بعض التجار الذين لا يقصدون في النهاية أي ميناء من موانئ الخليج على اختيار طريق بديل. وكما سنرى في الفصل السابع، فإن الطريق العابر لمصر كان وما زال البديل الوحيد الحقيقي قبل الدوران حول إفريقيا، وكان البديل المعقول الوحيد لقلب تلك المنطقة بالذات. فمع أن البحارة العرب داروا حول رأس الرجاء الصالح قبل الأوروبيين، لكنه لم يكن طريقا حيويا بالنسبة إليهم نظرا لوجود طرق أقصر وأكثر ملاءمة.

ثانيا، إن توحيد بلاد فارس والعراق شجع مرور التجارة عبر الخليج من خلال تهيئة بيئة آمنة لعبور البضائع ومناطق داخلية مزدهرة مهدت السبيل أمام التجارة من خلال زيادة الأسواق والإنتاج المحلي وتحفيز الطلب والاستيراد. فحين تم توحيد هذين الإقليمين تحت حكم واحد مثلما كانا في أوائل العصر الإسلامي، لم تنطلق ثورة

زراعية بالغة الأهمية وحسب (انظر واطسون Watson ١٩٨١م: ص ص ٢٩-٥٨) بل ازدهرت شتى عناصر الحضارة الأخرى من التطور الفكري إلى الإنتاج الصناعي والتبادل التجاري. وفي المقابل، كان تفكك تلك الوحدة عائقا أمام التجارة والثقافة على الدوام.

لكن التوحيد لم يكن المتغير الوحيد بحسب ما تثبت حقبة الغزو المغولي. فالعراق وبلاد فارس توحدا تحت حكم المغول، لكن ذلك لم يكن كافيا. فهناك عامل أخير هو الأهم، وهو الصحة النسبية للأوضاع الاقتصادية على طرفي الطريق التجاري في المحيط الهندي. فهذه الأوضاع هي في النهاية التي تحدد كمية التجارة، واستمرار تدفقها عبر الخليج أو سلوكها طريقا آخر. وفي فترة الازدهار التي شهدها العالم العربي والصين – أي في القرنين التاسع والعاشر – كان انتعاش التجارة الذي حدث متوقعا. وحين انضمت أوروبا إلى هذا الجمع في القرن الثاني عشر، تلقى النظام المزيد من الدفع نحو الأمام. لكن سوء الأوضاع في كلا الطرفين، وهو ما حدث في الثلث الثاني من القرن الرابع عشر، جعل تدهور الصلة بينهما أمرا لا مفر منه. وبالنظر إلى التنافس على تجارة متراجعة في القرنين الرابع عشر والخامس عشر، عاد الخليج (تحت حكم الغازانيين) والبحر الأحمر (تحت حكم المماليك) من جديد طريقين متنافسين بدلا من ذراعي بحر واحد. ومن الواضح أن مصر كانت الرابح في هذه المنافسة.

الهوامش
Notes

١- انظر الرسالة المثيرة غير المنشورة التي أعدها عادل إسماعيل محمد هلال "سياسة السلطان المنصور قلاوون تجاه الدولة اللاتينية في بلاد الشام ١٢٧٩م: ص٩٠ وسقوط عكا" (الجامعة الأمريكية في القاهرة، ١٩٨٣م: الاقتباس ص ص ١١٤-١١٥).

٢- أغلق الخانات الطريق البري الذي كان يسلكه المماليك الجدد بصورة مؤقتة مما أعطى الجنويين احتكارا خاصا استغلوه إلى أقصى درجة.

٣- انظر على وجه الخصوص روبرت لوبيز Robert Lopez (١٩٤٣م: ص ١٦٤- ١٧٤ الاقتباس من ص ١٧٠).

٤- حدثت عدة محاولات للإبحار على امتداد الساحل الغربي من إفريقيا. "في حوالي عام ١٢٧٠م ... دخل أسطول جنوي بقيادة لانسلوت مالوتشيلو Lancelot Malocello المحيط الأطلسي ووصل إلى جزر الكناري" (توسنت ١٩٦٦م: ص ٩٥).

٥- هذه الجغرافيا العالمية تعد دليلا واضحا على المستوى العالي من المعرفة لدى المسلمين بالعالم. فالكتاب لا يشمل كل المناطق الممتدة من المحيط الأطلسي إلى بحر الصين وحسب، بل يبدأ بتصريح بسيط لا جدال فيه – مع أن صحته لم تلق القبول لدى الأوروبيين إلا بعد انقضاء ٥٠٠ عام! الأرض كروية مثل الكرة، والقبعة السماوية الزرقاء تطوق دورانها على قطبين .... القطب الشمالي ... والقطب الجنوبي "(حدود العالم، مينورسكي، ترجمة، ١٩٧م: ص ٥٠).

٦- انظر محمد بن أحمد المقدسي، أحسن التقسيم في معرفة الأقاليم، ترجمة رانكينغ وأزو. كلكتا: ١٨٩٧-١٩١٠م.

٧- انظر ريتشاردز D. S. Richards "ابن الأثير والأجزاء الأخيرة من الكامل : دراسة في الغايات والوسائل" (١٩٨٢م: ص ص ٧٦-١٠٨)، للاطلاع على روايته المنحازة المبنية على دليل منقول شفاهة. قارن هذه الرواية بالوصف الملطف غير التقويمي للحادث ذاته في المصادر الصينية الذي أورده برتشنايدر Bretschneider (١٨٧٥م: ١ : ص ص ١١٨-١٣٩)، *السي شي كي وسيرة كو كان* ومن الواضح أن "مصالح" الكاتب تحدد طريقة سرده للحادث.

٨- بعد انقضاء اثنتي عشرة سنة على دمار بغداد يصفها ماركو بولو بأنها مدينة كبيرة ومزدهرة. وكما رأينا فإن المصادر العربية / الفارسية تميز بين المدينة الملكية (مدينة السلام) على الضفة الغربية من نهر دجلة التي دمرت تماما، والمدينة التجارية على الضفة الشرقية التي احتفظت بمكانتها كمركز للتجارة. وربما يفسر هذا التمييز التناقض في الأوصاف.

٩- في عام ١٢٦٠م، دمر المغول بقيادة هولاكو مدينة حلب. "بعد الدمار الذي لحق بمدينة حلب أصبحت المدينة شبه مهجورة ولم تتمكن من النهوض من آثار المذابح قبل مرور قرن آخر من الزمن" (همفريز Humphreys، ١٩٧٧م: ص ٣٤٩).

١٠- المقدسي (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٨٠) يصف البصرة بأنها "عاصمة نبيلة أسسها المسلمون في عهد عمر بن الخطاب الذي كتب إلى قائد جيشه يقول "أقم مدينة مسلمة بين بلاد فارس وبلاد العرب على أطراف العراق، على بحر الصين ... واسمها مشتق من الحجارة السود التي كانت تستعمل للتوازن في سفن اليمن والتي كانت تلقى هنا (رانكينغ وأزو ص ١٨٤).

١١- أدى ذلك أيضا إلى ما دعاه واطسون (في يودفيتش، ١٩٨١م: ص ص ٢٩-٥٨) بالثورة الخضراء في العصور الوسطى" حين انتشرت محاصيل جديدة أو سلالات جديدة من محاصيل قديمة في الشرق المتوسط من جنوب شرق آسيا وماليزيا وما وراءها (واطسون، ١٩٨١م: ص ٣٠)، والتي جلبها البحارة والتجار من عمان وصيراف والذين كانوا يتنقلون بين الهند والرؤوس في الخليج العربي" (واطسون، ١٩٨١م: ص ٣٢). ومن هناك انتقلت المحاصيل إلى العالم العربي وأخيرا إلى أوروبا (واطسون، ١٩٨١م: ص ٣٥).

١٢- هناك دليل على إبحار اليونانيين في هذه المنطقة (ولكن ليس أبعد من الهند) في وثيقة مؤلفها مجهول بعنوان *أخطار البحر الأحمر* *Perilus of the Erythrean*

Sea. انظر توسنت (١٩٦٦م: ص ص ٣٩-٤٠). للإطلاع على المصدر الأصل بالترجمة الإنجليزية، انظر شاف W. B. Schaff *أخطار البحر الأحمر* (لندن ١٩١٢م).

١٣- انظر جوزيف توسنت رينو Toussaint Renaud (مع مقدمة مطولة للمحرر)، *أخبار رحلات العرب والفرس في الهند و الصين في القرن التاسع* *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et a la Chine dans le IXe siècle (1845).* (١٨٤٥م). وهناك ترجمة أفضل لهذه الوثيقة أعده جان سوفاجيه Jean Sauvaget *أخبار الصين الهند* (١٩٤٨م).

١٤- ألحقت ثورات الفلاحين في أواخر القرن التاسع الدمار في البلاد. وقد دمر الفلاحون في أثناء هياجهم أشجار التوت التي زرعوها بأنفسهم، وهكذا توقف تصدير الحرير إلى البلاد العربية مدة طويلة من الزمن. (هايد، ١٨٨٥م: ص ٣١).

١٥- سوف نعالج كلتا هاتين الوثيقتين بمزيد من التفصيل في الباب الثالث، لكن لا بأس من إعطاء المراجع في هذا الموضع. انظر تشاوجي كوا: تشوفانتشي Chau Ju-Kua: Chu-fan-chi (مؤلفاته عن التجارة الصينية والعربية في القرنين الثاني عشر والثالث عشر) التي ترجمها عن الصينية إلى الإنجليزية فريدريش هيرث Friederich Hirth وروكهيل Rockhill؛ انظر أيضا جيتسوزو كوبارا Jitsuzo Kiwabara، "عن بو شو- كنغ P'u Shou-keng رجل من الأقاليم الغربية الذي كان المشرف على مكتب السفن التجارية في تشوآن - تشو قبيل نهاية حكم أسرة سونغ، مع مخطط عام لتجارة العرب في الصين في عهد تانغ وسونغ." في *مذكرات قسم بحوث تويو بونكو* *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* (١٩٢٨م: ص ص ١-٧٩؛ ١٩٣٥م: ص ص ١-١٠٤).

١٦- أضف إلى ذلك أن سوفاجيه بنى ادعاءه بعدم وجود مخطوطات بين القرن الحادي عشر والقرن الرابع عشر حول وثيقة واحدة ولو أنها حاسمة، وهي *كتاب*

الفوائد في أصول البحر والقواعد الذي وصفه في القرن الخامس عشر كبير الملاحين أحمد بن ماجد النجدي والذي يضم أهم المعلومات التي اجتمعت قبله. انظر الترجمة الممتازة لهذا المصدر مع مقدمة مطولة التي أعدها تيبتس G. R. Tibbetts *الملاحة العربية في المحيط الهندي قبل مجيء البرتغاليين Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese*. لندن – الجمعية الملكية الآسيوية في بريطانيا العظمى وإيرلندا، ١٩٨١م.

١٧- انظر مثلا جواتين: "*تقريران لشاهدي عيان عن حملة ملك قيش على عدن Two Eye-witness Reports on the Expedition of the King of Kish (Qais) against Aden*" في نشرة مدرسة اللغات الشرقية والإفريقية الجزء ١٦ (١٩٥٤م) ص ٢٤٧ وما بعدها.

١٨- يصف سرجنت Serjeant (١٩٦٣م: ص ١١) هرمز بأنها مكان قفر، لكنه ثري، وعلى الرغم من عدم وجود الطعام ولا الماء ولا الخضرة فيها، وأن المؤن يؤتى بها من الأراضي الفارسية من مسافة اثني عشر ميلا، إلا أنها امتدت حتى أضحت بمثل مساحة عدن – وذلك بسبب مناعتها من الغزو وميناءها الممتاز. وقد كانت مركز الحركة التجارية القادمة من الهند .... ولم يتمكن البرتغاليون من الاستيلاء عليها حتى عام ١٥٢٩م.

١٩- كان كلاهما بعيدا عن "النقاء" فقد اندلعت الحرب مرة أخرى مع تيمورلنك قبيل نهاية القرن الرابع عشر.

٢٠- إن الأحداث المعاصرة تشرح هذا بوضوح. فرغم الحرب الأخيرة والمطولة بين العراق وإيران على رأس الخليج فإن تصاعد المخاطر بالنسبة إلى النقل البحري بسبب الأحداث السياسية هذه، واستنزاف مقدرات البلدين نتيجة للحرب،

فإن النقل البحري لم يتوقف في الخليج، ولو أنه لم يعد ينقل السلع القديمة التي كانت رائجة أيام التجارة النائية من التمور، والحرائر، والتوابل، واللازورد، والسبج (الزجاج البركاني) — بل السلعة الجديدة ألا وهي النفط.

الفصل السابع

احتكارات القاهرة في عهد المماليك

CAIRO'S MONOPOLY UNDER THE SLAVE SULTANATE

أدى الغزو المغولي لبلاد فارس والعراق إلى فصم عرى الاتصال القائمة بين حضارتي بلاد ما بين النهرين ووادي النيل اللتين شكلتا العصر الذهبي في التاريخ الإسلامي. فجذوة العداوة بين المغول والمماليك، الذين حكموا مصر وسورية، حتى بعد اعتناق المغول الدين الإسلامي، لم تنطفئ إلا لفترة وجيزة في النصف الأول من القرن الرابع عشر. وربما كانت تلك الفترة مسؤولة ولو جزئيا عن بلوغ القاهرة أوج عزها إبان عهد السلطان الناصر محمد (١٢٤٩-١٣٤٠م مع فترتي انقطاع قصيرتين)، حين بلغ عدد سكانها نصف مليون نسمة (أبو لغد، ١٠٧١م: ص ص ٣٢-٣٦). في تلك الفترة كانت القاهرة من أكبر مدن العالم لا يسبقها سوى مدن الصين مثل هانغ شو وربما زيتون.

وتعزى قوة مصر إلى عوامل عدة أولها أنها تمكنت بعد طرد الصليبيين من بسط سيطرتها على منطقة واسعة بما فيها سورية. وكان آخر خطر صليبي على مصر قد زال إثر فشل محاولة سنت لويس St. Louis غزوها عام ١٢٤٩-١٢٥٠م[١] الذي وقع ضحية دفاعات المماليك وتفشي مرض الزحار (الديسانتريا) في صفوف الجيوش الأوروبية، في حين أبعد سقوط عكا عام ١٢٩١م الخطر الصليبي عن سورية. أما العامل الثاني فهو اكتساب مصر السيطرة المطلقة على بوابة البحر إلى الهند والصين إثر

الانحدار الذي أصاب الخليج العربي، وقد دعمت هذا الاحتكار خلال النصف الثاني من القرن الرابع عشر بعد انهيار الطريق البري الشمالي. ثالثا، كان في مصر حكومة قوية، ولو أنها عسكرية، قدمت الدعم إلى تجارها في ميدان التجارة النائية، على الأقل حتى تمكنت من أن تحل محلهم.

لكن المماليك كانوا بحاجة إلى أيد عاملة تدعم نظامهم. لذلك لم يكن أمامهم سوى التعامل مع الأوروبيين الذين توافدوا بحماسة إلى أبواب مصر بعد أن فقدوا شيئا فشيئا كل البدائل. فالنظام المملوكي كان بأمس الحاجة إلى القوة العسكرية البشرية للدفاع عن نفسه ضد الأوروبيين من جهة وضد المغول من جهة أخرى. لكن نظامه الفريد الذي يعتمد على الإقطاع العسكري جعله عاجزا عن تعبئة الجنود محليا من مسلمي سورية ومصر، إذ لم يكن ممكنا استبعاد الرجال وإدخالهم في الخدمة العسكرية أو الحكومية إلا إذا كانوا وثنيين أو غير مسلمين. وبمجرد اعتناق المملوك للدين الإسلامي وترقيته في سلم خدمته لسيده، أمكن عتقه — لكن مع ذلك كان عليه البقاء بعيدا عن السكان الأصليين. أما ذرية نساء المماليك والشراكس فكانوا يستطيعون الالتحاق بصفوف خدمة المماليك (ولاسيما إذا كانوا أولاد السلطان). وأما الأولاد الذين يولدون لآباء من المماليك ونساء من أهل البلاد فكانوا يستبعدون نظريا من طبقة النخبة من الحكام المماليك، ولو أن التجربة العملية تبدو غير ذلك (هارمون Haarmon، ١٩٨٤م). هذا النظام الغريب يبدو أنه أعطى تجارة العبيد أهمية استراتيجية لحكام مصر، وأوجد تعايشا غير مألوف مع جنوة.

وكما يشير إرنكروتز Ehrenkreutz، فقد كان هناك "تلاق ملائم في المصالح الاقتصادية لجنوة مع مصالح المماليك الاجتماعية السياسية" (إرنكروتز، ١٩٨١م: ص ٣٣٥) في النصف الثاني من القرن الثالث عشر. ففي أوائل القرن الثالث عشر كانت السلطنة الأيوبية قد حصلت على جنود جدد من "تدفق العبيد المستمر من القوقاز عبر

الطرق التقليدية التي تعبر بلاد ما بين النهرين وآسيا الصغرى" (إرنكروتز، ١٩٨١م: ص ٣٣٦). لكن بعد عام ١٢٤٣م، أصبح التحكم في الطرق بين القوقاز وسورية بيد المغول، وبفضل تفوق المغول على الفرس والعراق والقوقاز وشرقي الأناضول، تمكن المغول من اعتراض حركة التنقل البري بين بلاد المماليك وسوق العبيد في الشمال الشرقي. "وقد فعل المغول ذلك أيام هولاكو، حين "اختفت قوافل العبيد من طرق التجارة الشرقية التي تلتقي في سورية ومصر على أثر القطيعة بين المغول والمماليك " (إرنكروتز، ١٩٨١م: ص ٣٣٧). بعد ذلك، اضطر المماليك إلى البحث عن طريقة للتخلص من خطر المغول.

وأخيرا قدمت جنوة تلك الطريقة، لكن ليس قبل عام ١٢٦١م حين أعاد لها سقوط مملكة القسطنطينية اللاتينية التي كان يسيطر عليها البنادقة حقوقها التجارية في المدينة والبحر الأسود (إرنكروتز، ١٩٨١م: ص ص ٣٤٠-٣٤١، والفصل الرابع السابق). وبعد استتباب الأمر لجنوة، استطاعت بمعونة عدو هولاكو، وهي القبيلة الذهبية بزعامة بيركه، أن تفتح طريقا بحريا يمتد من شبه جزيرة القرم (مصدر العبيد) إلى مصر عن طريق البوسفور والبحر الأبيض المتوسط. أما السلعة الأولى التي كانت تنقل على ذلك الطريق فهي العبيد.[٢]

أحست جنوة بالسعادة من تعاونها في تلك التجارة، على اعتبار أن "شحنة العبيد إلى مصر ... ميزة حاسمة كان تجارها يستخدمونها لبسط الهيمنة التجارية الأوروبية على بلاد الشام .... وأصبحت جنوة أهم موردي العبيد لجيش المماليك" (الرنكرويتز، ١٩٨١م: ص ٣٤١). ولم تتراجع قدرة المماليك على المساومة إلا في القرن الرابع عشر وذلك بسبب تطورات سياسية لم يستطيعوا السيطرة عليها.

أزاحت هزيمة الصليبيين جزءا من الالتزامات العسكرية المكلفة ... والأهم من هذا أن سلطنة المماليك، بعد اعتناق المغول الدين الإسلامي، والانحدار السريع في نظام الحكم

المغولي في بلاد فارس، أحست بالخلاص من شبح الزوال ... أضف إلى ذلك أن إعادة فتح طرق القوافل البرية التقليدية بين سورية وبلاد ما بين النهرين، أدى إلى استئناف تجارة العبيد المغرية التي يمارسها التجار المحليون في الشرق الأوسط. (إرنكروتز، ١٩٨١م: ص ٣٢٤). وهكذا استطاع المماليك الاستغناء عن الجنويين في نهاية القرن الثالث.

أما البنادقة الذين ما كان باستطاعتهم تقديم العبيد للمصريين، وبعد أن راهنوا على الطريق البحرية الجنوبية، فكانوا قادرين على استعمال الطلب الأوروبي على الحرائر والتوابل الشرقية، وعلى القطن والمنسوجات المصرية — السورية وغيرها كطعم. ففي العصر الفاطمي والعصر الأيوبي — اقتسم البنادقة السوق المصرية مع أبناء قومهم الإيطاليين القادمين من المدن الإيطالية التجارية الأخرى (مثل جنوة، وبيزا وأملفي Amalfi). أما في العصر المملوكي فعملوا على تدعيم مركزهم شيئا فشيئا، وأخرجوا منافسيهم بالتدريج عن التجارة الشرقية. ولما خضعت مصر لحكم المماليك مباشرة الذين زاد نشاطهم في تنظيم العلاقات بالتجار الأجانب، هرع البنادقة إلى استغلال الفرصة للحصول على معاملة تفضيلية منحتها لهم سيطرة الدولة.

في القرنين الثالث عشر والرابع عشر، سعى البنادقة والمماليك سعيا حثيثا لاحتكار التجارة. وقد كان لهذه الاحتكارات نتائج مهمة لكلا الجانبين إذ استطاع البنادقة استبعاد التجار من المدن الإيطالية الأخرى، أو السيطرة عليهم على الأقل. أما في مصر في عهد المماليك فكان في وسع الدولة إخضاع تجار الكارم (الكارمية) من خلال فرض القيود على تجارتهم مع الأجانب، وبالتالي احتكار السوق لبعض المنتجات الرائجة.

وجاء الطاعون الأسود في منتصف القرن الرابع عشر ليكون بمثابة الفصل الأخير على الأقل لفترة السنوات المائة والخمسين التالية. ومن ذلك الحدث الرهيب برزت البندقية ومصر بين أوفر الناجين حظا على الأقل، إن لم نقل منتصرتين. وكما رأينا في الفصل الرابع، استردت البندقية عافيتها بعد خسارتها الفادحة في عدد

سكانها، على عكس جنوة التي لم تتكبد عددا ضخما من الضحايا. ومن الممكن الآن إعادة صياغة التفسير الذي سعى إليه المؤرخون الإيطاليون في السياسات الداخلية لكلتا المدينتين أو في روح التجارة فيهما.

بقيت البندقية على قيد الحياة بسبب بقاء مصر حية يغذيها شريان الطريق الجنوبي إلى آسيا. وفي عام ١٣٤٦م كانت للبندقية سفن تبحر بانتظام إلى الاسكندرية (أشتور، ١٩٧٢م، طبعة ١٩٧٨م: ص ١٧) ورغم الانقطاع الذي حدث بسبب الطاعون وعودته المرة تلو الأخرى إلى الظهور، فإن خط الاتصالات ذاك بين المركزين أثبت قدرته على البقاء. وفي القرن الخامس عشر، كانت الصلة بين مصر والبندقية هي كل ما تبقى من النظام العالمي في القرن الثالث عشر (مع أن النظام الفرعي الإقليمي كان على وشك أن يتغير على يد العثمانيين في أواخر القرن الخامس عشر وأوائل القرن السادس عشر). وسوف نناقش العلاقة بين البندقية ومصر وسورية تحت حكم المماليك بمزيد من التفصيل، لكن لا بد أولا من البحث فيما كان بوسع عالم التجارة الإسلامي أن يقدمه إلى الإيطاليين.

الإسلام والأعمال
Islam and Business

كثيرا ما تنظر الكتابات الأوروبية إلى الدول البحرية الإيطالية في العصور الوسطى على أنها عوامل نشطة تعمل في مجتمع إسلامي "خامل". ويعود الفضل إلى الإيطاليين في إدخال آليات هائلة ومجددة للتجارة والنقل في إقليم يفترض أنه أقل كفاءة. فهذا الجدل يفسر بعض الأكاذيب التي سبق ذكرها في الفصل الأول، وبالتحديد، إصدار الأحكام انطلاقا من النتائج، وعدم أخذ السياق العام في تقويم الروايات. صحيح أن "الغرب" كان هو الرابح في النهاية، لكن لا بد لنا من أن نفترض أنه ربح

لأنه كان أكثر تقدما في النظرية الرأسمالية أو تطبيقها معا. أما المجتمع الإسلامي فكان بحاجة إلى معلمين في هذه المسائل.

لقد قيل إن الإسلام يقف موقف العداء من الرأسمالية لأنه يحرم الربا، لكن هذا بعيد كل البعد عن الصحة. فعلى النقيض من المسيحية التي لم تكتف بتحريم الربا بل كانت أيضا "غير دنيوية" فإن الإسلام منذ البداية افترض وجود التجارة وعالج مسائل الأعمال (رودنسون Rodinson ١٩٧٤م؛ جواتين، ١٩٤٦ أ، ١٩٤٦ ب، ١٩٦٦ أ، ١٩٦٧م ومراجع أخرى؛ ويودوفيتش ١٩٧٠ أ). ولعل من الغريب أن نرى مدى اهتمام وثيقة دينية ووحي إلهي تهتم بكتابة الاتفاقيات التجارية (مثلما يفعل القرآن في سورة البقرة، الآيات ٢٨٢-٢٨٣). لكن لا بد من أن نتذكر أن مكة كانت مركزا مهما للقوافل، وأن محمدا - صلى الله عليه وسلم - عمل في التجارة قبل بعثته.

فالتجارة في المنطقة سبقت الإسلام بوقت طويل، واستمرت في دعم ازدهار الإمبراطورية الإسلامية المتوسعة. وكثير من مبادئ التجارة التي طبقت في تلك الإمبراطورية كانت مبادئ راسخة الجذور قبل أن يجعل القرآن منها قانونا ويفرض التعاملات التجارية الأخلاقية. فكثير من هذه المبادئ وضعته السامرة، كما كان الساسانيون يستخدمون "البنوك" و"الشيكات" و"الحوالات" قبل ظهور الإسلام (توسنت، ١٩٦٦م: ص ص ٤٦-٤٧). أما عقد القراض فكان شائعا في تجارة القوافل، إن لم تقل قبل الإسلام، ففي العصر الإسلامي بالتأكيد (لوبين ١٩٧٠م: ص ٣٤٥).

لقد أخذ الإسلام هذه المبادئ وأضاف إليها تقويما أخلاقيا ساميا للتجار وإسهامهم في المجتمع. ويقول جواتين (١٩٦٤ ب: ص ١٠٤) إن موقف الإسلام من التجارة كان إيجابيا بشكل ملحوظ:

> يعد دخل التاجر الأمين في النصوص الدينية الإسلامية مثلا على الكسب الحلال باعتباره كسبا لا شبهة فيه. أضف إلى ذلك أن التاجر كان قادرا على ممارسة جميع الفرائض على المسلمين امثل

الصلاة ودراسة الكتب الدينية]. فمن السهل على التاجر المسافر أن يحج إلى مكة [ويزور العلماء، وأن يكثر من الصدقات والصوم بسهولة أكبر] من إخوته في الدين الآخرين الأقل منه مالا الذين يؤدون الأعمال اليدوية.

وبعد أن تسلم العباسيون مقاليد السلطة عام ٧٥٠م، ازدهرت الرأسمالية حين شرع التجار الأثرياء (الذين مولوا "الثورة البورجوازية" التي أطاحت بالأمويين) في "استخدام" الدولة لمآربهم الخاصة (جواتين، ١٩٤٦ ب: ص ص ١٠١-١٠٣). ويرى جواتين أن "الثورة البورجوازية التي حدثت في الإمبراطورية الإسلامية في القرنين الثامن والتاسع قامت على أسس دينية متينة تماما مثلما رافق ظهور الرأسمالية الحديثة في أوروبا موقف ديني جديد من كسب المال" (١٩٤٦ ب: ص ١٠٥). لكن المعلومات التي تدعم هذا الرأي ما زالت غامضة.

فبالنسبة إلى أوروبا، تم حفظ كمية كبيرة من العقود الموثقة مما يدل بوضوح على كيفية ممارسة الأعمال (مع الشرط التحذيري لسابوري Sapori، انظر الفصل الرابع). أما في الشرق الأوسط فليس هناك شيء من هذا القبيل. ويعبر مورغان Morgan عن أسفه (١٩٨٢م: المقدمة) لعدم وجود أرشيف يتضمن معلومات حول كميات البضائع المتبادلة وأسعارها، كما يلحظ يودفيتش (١٩٧٠ أ) غيابا مماثلا للعقود المكتوبة التي يمكن أن تتيح لنا إعادة بناء الممارسات الفعلية الخاصة بالشراكة والربح في الإسلام في العصور الوسطى.[٣]

ويتعذر البحث في الجوانب الكمية من التجارة نظرا إلى شح المصادر الوثائقية (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ٣). فإذا أخذنا في اعتبارنا الغياب المماثل للعقود[٤] استطعنا دراسة النصوص الفقهية التي تصف الآليات (أي الشروط) أو المبادئ التي تحكم تطبيقها. وهذا ما يفعله يودوفيتش في كتابه الذي يعالج أسس الشراكة والقراضة في فجر الإسلام وهو يحاول معرفة ما إذا كانت القيود التي فرضها الإسلام على

الأعمال كانت مسؤولة عن فقدان الهيمنة التجارية الإسلامية في العصور الوسطى (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ : ص ٤).

لكن كتب القانون مصدر ناقص. فكما أن الإيطاليين تغاضوا عن تعاليم الكنيسة في تحريم الربا، كذلك كان في الإسلام بعض التناقض بين الشريعة وتطبيقها. ومع ذلك، فإن كتب الشريعة تعد نقطة بداية للبحث. ويقول يودوفيتش (١٩٧٠ أ: ص ٨) إنه على رغم وجود الشراكة في أيام البابليين، فإن العرب هم الذين أدخلوا القراضة، فاتفاقيات الشراكة والقراضة كانت شائعة الاستعمال في العالم الإسلامي في العصور الوسطى، لأن كليهما خضع للتقنين في القرنين الثامن والتاسع (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ١٤) في وثائق أكثرها من العراق.

الشراكة

في القانون نوعان من الشراكة: شراكة الملك وشراكة العقد.(٥) أما شراكة الملك فهي الملكية المشتركة في أمر لا يشترط أن يكون تجاريا. أما النوع الثاني "فهو استثمار رأس المال واقتسام الأرباح والخسائر" وهو الشكل السائد من التنظيم التجاري ومحور نقاش مكثف في كتب القانون (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ١٩). ومع أن المفاوضة مكروهة شرعا (شراكة استثمار غير محدودة)، فهي جائزة عند الأحناف مع تفضيل العنان (شراكة الاستثمار المحدودة) حيث يصبح جزء محدود فقط من رأسمال الشريك جزءا من المبلغ المشترك (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ص ٤٠-٤٣).

ومن السمات الفريدة في الشراكة، على الأقل عند الأحناف، جواز "استثمار" العمل بالإضافة إلى المال (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ٥٥) وربما البضائع (محل شبهة، يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ٦١). "على النقيض من القراضة حيث يقدم أحد الطرفين رأس المال ويقدم الطرف الآخر العمل، فإن رأس المال في شراكة العمل يتألف أساسا من عمل الشريكين كليهما. أما نوع العمل المطلوب فهو عادة مهارة في صنعة ما مثل

الخياطة، أو الصباغة، أو الحياكة... التي توصف بأنها شراكة عمل بالأيدي... أو شراكة بالعمل .... بالأبدان... أو المهن" (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ٦٥) [٦].

قدمت شراكات العمل بديلا "عن نظام الإنتاج" الذي أفرز البروليتاريا في أوروبا. وبما أن تقسيم العمل في صناعة العصور الوسطى يقضي بأن من يقوم بالصنع لا يملك بالضرورة المواد الأولية التي يستعملها في الصنع، ولا علاقة له ببيع السلعة النهائية" (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ٦٦)، فقد كان بوسع الشراكات أن تساوي بين أصحاب رؤوس الأموال، والعمال، وبائعي الجملة. أضف إلى ذلك أنه كان من الممكن تشكيل الشراكة بين صاحب المبسط (أي البسطة) والحرفي الماهر الذي ينتج بضاعته، حيث يذهب جزء من الربح مقابل الإيجار (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ: ص ص ٧١-٧٤).

وكان من الممكن أيضا تأسيس شراكات "للإئتمان" في مطلع القرن الثامن على الأقل. وكانت هذه طرائق مهمة لتمويل التجارة والصناعة في العالم الإسلامي. ويؤكد يودوفيتش (١٩٧٠ أ: ص ص ٧٨، ٨٠) أن "الأدوات القانونية الضرورية للاستفادة من الائتمان التجاري كانت متوافرة بالفعل منذ أوائل العصر الإسلامي" وأن "البيع والشراء بالدين كان مقبولا وشائعا في ممارسة التجارة." وفي الحقيقة فإن التجارة النائية ما كان لها أن تقوم لولا وجود الدَّين. فالبيع بالدين لم يوفر أرباحا أعلى وحسب، بل كان وسيلة لتفادي تحريم الإسلام للربا من خلال الاستخدام البارع للائتمان. فقد كان الدّين قابلا للتحويل المرة تلو الأخرى، حتى ظهرت شراكات لبيع الديون وشرائها (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ٨١). ويخلص يودوفيتش إلى نتيجة واضحة مفادها أن "من الخطأ الإصرار على أن الدين في العصور الوسطى لم يستخدم إلا للاستهلاك، وليس للإنتاج فيما يتعلق بالشرق الأوسط في العصور الوسطى" (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ٨٦).

العقود

صحيح أن الوثائق المكتوبة لم تكن مطلوبة، وأن شهادة الشهود الشفهية كانت هي المفضلة، إلا أن هناك كثيرا من العقود التجارية المسجلة. فقد كان هناك بالفعل

موظفون في مقام "الكاتب بالعدل" (تيان Tyan، ١٩٦٠م) ونصوص مكتوبة، أي شروط (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ٨٨ وما بعدها) جاهزة للعقود (تماما مثلما نشتري "عقد الإيجار" المطبوع بدلا من أن نكتبه بأنفسنا). وكان كل طرف يحصل على نسخة من العقد، لكن الشراكة الحقيقية لا تبدأ عند توقيع العقد، بل عند تقديم المال اللازم لبدء العمل (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ٩٦).

القِراض

بالإضافة إلى الشراكة، شملت الشريعة الإسلامية أحكام ما يعرف *بالقراض* *commenda* الذي أصبح كما رأينا في الفصل الرابع، آلية مهمة للتجارة الإيطالية النائية. ففي اتفاقية القراض المعتادة، يقدم أحد الشريكين رأس المال في حين يسافر الشريك الآخر بالبضائع إلى الخارج. ومع أن هذا النوع من الشراكة يشبه الشراكة بين المال والعمل (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ص ٦٧، ١٧٠) إلا أن أحكامه الشرعية مختلفة، على اعتبار أن الشريك المسافر، رغم أنه شريك في الربح وله حق التفاوض مع طرف ثالث بالنيابة عن شريكه المقيم في بلده، لكنه غير مسؤول عن المخاطر المألوفة. وقد كان هناك ما يشبه القراض في تجارة القوافل أيام الجاهلية، حيث إن النبي محمد - صلى الله عليه وسلم - كان على ما يبدو شريكا بالقراض مع خديجة بنت خويلد (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ١٧١). واستمر تطبيق هذا العرف، وامتد إلى أجزاء أخرى من العالم الإسلامي في القرن الأول الهجري حتى وصل أخيرا إلى أوروبا.[٧]

كان نظام القراض آلية رأسمالية بامتياز. فمن خلاله كان من الممكن استثمار رأس المال في التجارة أو في الإنتاج الصناعي، على عكس ما كانت عليه الحال في أوروبا، (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ص ١٨٥-١٨٦):

> يأتمن شخص أحد الوكلاء على ماله بشرط أن يقوم الثاني بشراء مواد أولية وتحويلها إلى سلع جاهزة للاستهلاك على أساس تقاسم الربح... ومن الممكن أن نسمي هذا الترتيب "قراض (شراكة) العمل"، حيث ترتبط عناصر الصناعة والإنتاج بوظائف القراض التجارية المعروفة.

ومن الممكن العثور على أمثلة من القراض والشراكة تعود إلى القرن الثامن، فأوراق جنيزا Geniza (وهي في الفسطاط منذ القرنين الحادي عشر والثاني عشر) [٨] تذكر اتفاقيات صناعية بين أصحاب رأس المال وعمال فصل حبيبات الذهب في دار السك، ومصانع الحياكة، ومعالجة الرصاص، والخياطة، والتطريز، والمخابز، ونفخ الزجاج، والأدوية، وفي المصابغ، ومصانع القماش الأرجواني، وأعمال الحرير، وصياغة الفضة، وتكرير السكر، وفي الدباغة، ومعالجة الأجبان ومشتقات الحليب (جواتين، ١٩٦٧م: ص ص ٣٦٢-٣٦٧). أما الفارق الرئيس بين عقد العمل (أي توظيف عامل) والشراكة أو اتفاقية القراض فهو أن في الحالتين الأخيرتين يتم الاتفاق على توزيع الربح المتوقع. وكما هي الحال في الاتفاقيات الإيطالية فيما بعد، فإن توزيع نسبة الربح يمكن أن تختلف، لكن من الضروري أن تكون محددة مسبقا (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ص ١٩٠-١٩٦).

كان القراض وسيلة مرنة لتمديد الديون وتحويلها. فحتى رأس المال المودع لدى طرف ثالث أو الائتمان من دين مستحق لأحد التجار يمكن أن يستثمر في اتفاقية القراض، على الأقل في المذهب الحنفي لدى وكلاء لهم سلطة إجراء مثل هذا التحويل (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ١٨٧). فمثل هذه المرونة ساعدت دون شك على ممارسة التجارة النائية لأنها سهلت منح الشريك النشط إما سلطة غير محدودة لاتخاذ القرارات (وهذا شائع في التجارة النائية) أو سلطات محددة. لكن حرية الوكيل في التصرف تشمل معظم المجالات التجارية التي يعمل ضمنها حتى في حال عقد القراض المحدود، على اعتبار أن الحد الوحيد لشرعية تصرفات الوكيل هي "الممارسة المعتادة للتجار" (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ٢٠٦). وكان على الوكلاء الاحتفاظ بدفاتر حسابات مفصلة، دون أية مسؤولية عن الخسائر (يودوفيتش، ١٩٧٠أ: ص ص ٢٣٧-٢٤٠).

الوكيل

كان توظيف الوكلاء من الأمور النادرة، على عكس اتفاقيات الشراكة والقراض التي كانت شائعة في ممارسة التجارة، وذلك على الرغم من استطاعة العبيد المخلصين، أو الأجراء "ويطلق عليهم اسم الأولاد" العمل لصالح أسيادهم (جواتين، ١٩٧٦م: ص ص ١٣١-١٣٣). وكان لوكيل التجار دور بالغ الأهمية خارج البلاد، لأنه كان بمثابة ممثل للتجار من منطقته. وكان لهذا الموظف المحترم ثلاث وظائف (بحسب جواتين، ١٩٧٦ : ١٨٦-١٩٢)، فهو بمثابة الممثل الشرعي لبني وطنه، ومدير ما يعرف بدار الوكيل حيث يخزن بضائع التجار الغائبين التي قد يطلب إليه تسويقها، وأخيرا وهو الأهم، كان:

> المؤتمن عند التجار والحكم المحايد لفض النزاعات بينهم... وكانت دار الوكيل تستعمل كالبورصة باعتبارها أرضا محايدة تعقد فيها الاجتماعات،.... وكان الكاتب بالعدل يجلس في دار الوكيل ليكتب العقود التجارية حتى تأخذ اتفاقيات الشراكة والقراض شكلها القانوني السليم على الفور.... لذا كان لدار الوكيل صفة شبه رسمية.

أما في الموانئ البحرية فلم يكن وكيل التجار بمثابة مراقب على الميناء، وجابي الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى وحسب، بل كان بمثابة العنوان البريدي أيضا.

وهناك تشابه كبير بين هذا الدور في التجارة العربية وبيوت التجار الأجانب في أسواق شمبانيا الموسمية أو بيوت القناصل عند التجار الإيطاليين في كل من بروج وأنتويرب. ولا حاجة إلى التفسير الديني ولا إلى مفهوم "الانتشار" لتعليل أوجه الشبه هذه. فالحاجات المشتركة أدت إلى نشوء الحلول المشتركة. وهذا ينطبق أيضا على المال والأعمال البنكية، مع وجود بعض الاختلافات المهمة بين الثقافتين.

التجار والائتمان والمال والأعمال البنكية

من خلال تحليل جزء بسيط من ١٠٠٠٠ مادة (منها ٧٠٠٠ يمكن اعتبارها "وثائق") عثر عليها في مستودع جنيزا، رسم جواتين (١٩٦٧م: ص ١٣) صورة لكيفية عمل المال

والائتمان في الفسطاط في القرنين الحادي عشر والثاني عشر، وفي أماكن أخرى شبيهة بها.[٩] ويرى جواتين أن التجارة، حتى تجارة المفرق (التجزئة)، كانت تتم أصلا عن طريق الائتمان، لأن الدفع يمكن تأجيله بشكل روتيني مدة شهرين بعد التسليم. "وأحيانا، كان يمكن تمديد فترة السداد لقاء سعر أعلى مما اتفق عليه، وهذا فائدة مقنّعة" (جواتين، ١٩٦٧م: ص ص ١٩٧-١٩٩).

وفي نهاية المطاف كان لا بد من سداد الدين. كانت العملة المتداولة هي الذهب والفضة، سواء بالوزن أو بالعملة المسكوكة المتداولة، وكان بعضها قديما ومتآكلا وأخف وزنا مما كتب عليه، وبعضها الآخر سك حديثا، وبالتالي كان دقيقا. وتلافيا لعملية إعادة فحص العملة الذهبية باستمرار، وهي عملية مضنية وطويلة، كان "المال يحفظ في أكياس مختومة فيها عدد محدد من القطع الذهبية تدون قيمتها على الكيس من الخارج." وبما أن هذه الأكياس تختم ثم تتناقلها الأيدي دون أن تفتح، فإن شخصية الذي ختمها وموثوقيته كانت أمرا حيويا. فبعض الأكياس "كانت تحمل خاتم فاحص المال القانوني، أو خاتم المكتب الحكومي، أو دار صرافة شبه رسمي، وغيرها... وبعضها كان يحمل اسم تجار بعينهم.... أما القاعدة، فهي أن أرقام رجال البنوك كانت تدل على القيمة الحقيقية للدنانير أي وزنها" (جواتين، ١٩٦٧م: ص ٢٣١). لكن العملة الفضية الأدنى قيمة لم تكن توضع في أكياس مختومة.

وحيث وجد المال، وجد الصرافون. فالصرافون (أو المصرفيون الذين كانوا تجارا أيضا كما هي حالهم في أوروبا)[١٠] لم يتحققوا من صحة النقود وحسب، بل كانوا يمارسون تبديل النقود المحلية والأجنبية أيضا (جواتين، ١٩٧٦م: ص ص ٢٣٤-٢٣٧). ويشير جواتين إلى انتشار الصرافين في كل مكان، مبينا أنه كانت لهم أسواقهم الخاصة في الإسكندرية والفسطاط.

ومن ناحية أخرى، كان المصرفيون يقبلون إيداع الأموال لديهم لحفظها، مع أنه لم يكن يفترض بهم استثمارها، على عكس نظرائهم الأوروبيين (يودوفيتش، ١٩٧٩م). ومن اللافت أنهم كانوا يقبلون أيضا الحوالات" وهذه طريقة أخرى للقول إنهم كانوا يقرضون المال. وبالطبع، فإن " المصرفي لا يصدر حوالات إلا لرجل تسلم دفعات أو إيداعات باسمه ... وجرت العادة على الاحتفاظ بجزء من المال لدى المصرفي" (جواتين، ١٩٧٩م: ص ص ٢٤٥-٢٤٧). لكن المصرفيين أيضا كانوا يدخلون في القراض أو الائتمان فيقدمون رأس المال مقابل حصة محددة مسبقا من الربح. ولم يتقاض المصرفيون رسما لقاء إيداع الأموال، بل لقاء تبديلها أو إقراضها (وهي فائدة مقنعة تحت اسم الشراكة أو القراض أو القرض)، ولقاء إصدار السفتجة (الكمبيالة).

لكن أهم دور للمصرفي كان تحويل الأموال من طرف إلى آخر أو من مكان إلى آخر. وفي هذا المقام، علينا التمييز بين "الحوالة" و "السفتجة" (الكمبيالة). ويصف لنا جواتين (الكمبيالة) قائلا إنها تبين مدى التشابه بينها وبين الشيك الحديث.[11] ففي الزاوية العليا اليسرى يدخل المبلغ المطلوب دفعه (بالأرقام) وفي الزاوية السفلى اليسرى يذكر التاريخ ثم اسم الدافع. "من الناحية القانونية، كانت أوامر الدفع على هيئة تحويل أو دين أو تنازل لدائن ... تم أمام محكمة أو كاتب بالعدل... أما الإجراء المألوف فهو تسديدها عن طريق المصرفي" (جواتين، ١٩٦٧م: ص ص ٢٤١-٢٤٢).

صحيح أن المصرفيين الأوروبيين لم يطوروا الحوالة حتى القرن الرابع عشر، إلا أن "السفتجة" التي سبقتها، وأصلها فارسي، كانت شائعة الاستخدام في تجارة الشرق الأوسط.

كانت القاعدة تقضي بإصدار السفتجة من قبل مصرفيين معروفين أو سحبها باسمهم أو اسم من يمثلهم من التجار – لقاء رسم معين، وبعد إبرازها كان عليها جزاء تأخير يومي ... في حال عدم الدفع ... وبما أن إبراز صك الحوالة يوجب الدفع الفوري، فقد كان المصرفيون، حتى الكبار منهم،

يحجمون عن إصدار صكوك السفتجة بمبالغ كبيرة ... ولقد كان استعمال السفتجة متطورا جدا ولاسيما داخل مصر ذاتها وبين المراكز الدولية مثل القاهرة وبغداد. (جواتين، ١٩٦٧م: ص ص ٢٤٣-٢٤٥).

الحسابات

يبين عدد من وثائق الجنيزا مدى دقة المصرفيين في تسجيل حساباتهم مثلما هو متوقع. فإحدى هذه الوثائق المعروفة باسم حسابات مصرفي وتحمل تاريخ ١٠٧٥م (جواتين ١٩٧٦م: ص ٢٩٥) تحتوي على بنود إدخال صكوك السفتجة (أي الكمبيالات) المودعة لديه، وكشف بالوارد والنافذ، بالإضافة إلى قيود الدائن والمدين، وقيود الدفعات النقدية – وكلها لعميل واحد. وهناك وثيقة حسابات أخرى تعود إلى القرن الثاني عشر بين أحد كبار التجار والمصرفي الذي كان "شريكا" له. وتقع هذه الوثيقة في عمودين، مع أنها ليست في صورة قيود مزدوجة المتبعة حديثا، وبعد جمع القيود الدائنة والمدينة، هناك ذكر لصافي المبلغ المتبقي (جواتين، ١٩٦٧م: ص ٢٩٩). ويبدو أن هذا يدل على نظام مصارف وحسابات لا يقل تطورا عما نراه في أوروبا بعد ذلك بعدة قرون.

وهكذا كانت المتطلبات القانونية والمؤسساتية الضرورية لتمويل الإنتاج والتبادل الرأسمالي وإدارته متوافرة في العالم الإسلامي قبل أن يتمكن الأوروبيون من الاستفادة منها بوقت طويل. (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ : ص ٢٦١). فلا عجب إذن إذا علمنا أن اقتصاد العالم الإسلامي كان بالغ التطور؛ وفي الواقع فإن التجار والبحارة الإيطاليين لم يسعوا إلى الحصول على التوابل والأصبغة التي كانت مصر تنقلها من الشرق الأقصى، بل إلى الحصول على إنتاجها الزراعي والصناعي أيضا. لذا لا بد لنا من الرجوع عدة قرون إلى الوراء لنتتبع كيف تطور ذلك الاقتصاد، وكيف كان يسير على اعتبار أن الازدهار الاقتصادي هو الذي جعل القاهرة، والإسكندرية أيضا إلى حد ما، مراكز مزدهرة للإنتاج والتجارة.

الفسطاط – القاهرة [١٢] وعمليات الإنتاج والتجارة

Fustat - Cairo[12] and The Processes of Production and Trade

بدأت الفسطاط التي أسسها عام ٦٤٠م العرب القادمون من الجزيرة العربية الذين أدخلوا الإسلام إلى مصر لتكون مستوطنة عسكرية مثلها مثل البصرة والكوفة في العراق. لكن موقعها الاستراتيجي على النيل جنوبي النقطة التي يتفرع عندها النهر الذي يجري نحو الشمال ليشكل الدلتا، جعل منها موقعا طبيعيا لتكون عاصمة سياسية واقتصادية وهي الأسباب ذاتها التي مكنت ممفيس على الطرف المقابل من السيطرة على مصر في عهد الفراعنة. ففي أوائل القرن التاسع، أصبحت الفسطاط الميناء الداخلي الرئيس في مصر ومركزا حيويا للإنتاج الصناعي والتجارة. وسرعان ما أصبحت مع ضواحيها التي أضيفت لها تباعا واحدة من أكبر مدن العالم الإسلامي، ومدينة طموحة تضاهي بغداد. وقد انعكس انحطاط الدولة العباسية المتمركزة في بغداد في القرن العاشر في ازدياد استقلال الإقليم المصري (والفوضى المستشرية أيضا)، وهو ما انتهى بغزو الفاطميين لمصر في عام ٩٦٩م، وهم أسرة شيعية جديدة قدمت من تونس.

أسس القائد الفاتح جوهر الصقلي مدينة ملكية جديدة للخليفة الفاطمي قرب الفسطاط، وكانت أرضا مسورة تسمى القاهرة على مقربة منها. ولم تنجح القاهرة في القرنين العاشر والحادي عشر في جذب النشاط الاقتصادي من الفسطاط،[١٣] بل حفزت توسع الفسطاط من خلال زيادة الطلب على منتجاتها ومستورداتها. ورأى المقدسي وهو يكتب بعد الفتح الفاطمي بقليل (انظر الفصل السادس) في المدينة المزدوجة (رانكينغ وآزو: ص ص ٣٢٢–٣٢٤):

> مدينة حاضرة بكل معنى الكلمة. فهي مقر أمير المؤمنين (الخليفة) ذاته بالإضافة إلى احتوائها على كل وزارات الدولة... وعاصمة مصر عن جدارة، وقد تفوقت على بغداد، وأصبحت رمزا لعظمة الإسلام ومركز التجارة العالمية ... وليس بين العواصم الأخرى مدينة تفوقها سكانا ... أما أهلها

فمسالمون وينعمون بالرفاهية، وهم طيبون وكرماء ... وتتألف البيوت في الفسطاط من أربعة أدوار أو خمسة، مثلها مثل أبراج المراقبة .... وقد سمعت أن عدد الساكنين في كل منها قد يصل إلى مائتين.

وقد وصف المقدسي القاهرة وعدن وصحار بأنها المكان الأفضل ليصيب المرء الثراء من التجارة لأن

الفاكهة تصلها من سورية والمغرب (شمال إفريقيا) في كل الفصول، كما يقصدها الرحالة من العراق ومن دول الشرق، وتأتيها السفن من شبه الجزيرة ومن بلاد الروم (بيزنطة وأوروبا). أما تجارتها فمزدهرة، وتدر أرباحا كبيرة، وتتمتع بثروات طائلة (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ٣٢٧).

وبالرغم من ازدهار التجارة والصناعة في العهد الفاطمي إلا أن القدرات الدفاعية ظلت تعاني من الضعف. وفي عام ١١٦٨م هب صلاح الدين إلى إنقاذ المدينة من الغزو الصليبي، وانتهى الأمر بتسلم الأيوبيين مقاليد الحكم من الفاطميين. وحيث إن الفسطاط أحرقت عن عمد لإيقاف زحف الصليبيين، فقد فتحت القاهرة أمام الجماهير بعد أن كانت منطقة ملكية محرمة على العامة. ومنذ ذلك الحين، توسعت القاهرة والفسطاط التي أعيد بناؤها وامتدت المدينتان إحداهما نحو الأخرى، وأصبحتا معا العاصمة الاقتصادية والسياسية للبلاد.

شرع الفاطميون في بناء قوة بحرية هائلة، [١٤] وحين تحركوا من تونس إلى مصر، جلبوا معهم قواتهم البحرية إلى شرقي البحر المتوسط (جواتين، ١٩٦٧م: ص ٣٤).كما بنوا ميناء وترسانة بحرية على مقربة من القاهرة، وأبحرت سفنهم بجرأة في البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي. وفي تلك الفترة انتقل "مركز الإسلام في المحيط الهندي من الخليج العربي إلى البحر الأحمر" (توسنت، ١٩٦٦م: ص ٥١) وازدهر ميناء عدن. صحيح أن الإيطاليين كسروا قوة الأسطول الفاطمي في البحر المتوسط، لكنهم لم ينجحوا قط في دخول طريق البحر الأحمر الذي كانت نقطة اتصاله بالبحر المتوسط عن طريق قناة نيشو القديمة تملأ بين فترة وأخرى لتمنع مثل هذه

التحرشات.[١٥] ولقد بذل الفاطميون جهدا كبيرا في حماية مؤخرتهم، كما توسعت التجارة مع الهند في عهدهم.

منح الفاطميون الحرية المطلقة للميول الرأسمالية لدى رعاياهم من المسلمين واليهود،[١٦] مع أن الخطوط بين الحكومة والمجتمع المدني لم تكن واضحة مثلها مثل دول المدن البحرية الإيطالية. فقد كانت الدولة المالك الفعلي لمعظم الأراضي، وكانت موضع احتياج إلى حماية السفن التجارية باعتبارها المحتكرة للقوة. صحيح أن الدولة آنذاك لم توجه التجارة مثلما فعلت فيما بعد، "لكن وجود الحكومة كان واضحا تماما" (جواتين، ١٩٦٧م: ص ٢٦٧). ولم تكن الحكومة أكبر العملاء وحسب، فحتى المنتجات الزراعية، وبالأخص الكتان، كانت تشترى من الوكالات الحكومية أو عن طريقها."

كانت العلاقة بين التجارة والحكومة واضحة على نحو خاص فيما يخص البحر الأبيض المتوسط، ومعرضة إلى التهديد باطراد من جانب السفن الأوروبية. وقد جمع جواتين بعض التفاصيل عن ١٥٠ سفينة عربية كانت تجوب البحر المتوسط في القرن الحادي عشر. ووجد أن أصحابها كانوا من الأفراد (١٩٦٧م: ص ٣٠٩)؛ لكن استمرار الحاجة إلى الحماية العسكرية جعل أصحاب السفن يرتبطون بشكل غير متناسب مع الحكومة بطريقة أو بأخرى (١٩٦٧م: ص ٣١٠)؛ ومع ذلك شكل التجار "أكبر مجموعات أصحاب السفن" (جواتين، ١٩٦٧م: ص ٣١١). أما على الطريق الهندي، حيث لم تكن هناك حاجة ماسة إلى الحماية، فكان التجار يتولون أمورهم بأنفسهم في معظم الأحيان. في تلك الفترة ازداد تنافس أصحاب القوارب الصغيرة بحثا عن أسواق السلع ومصادرها مما أفرز بالتدريج قدرا كبيرا من التباين ودفع بمن يعرفون بتجار الكارم إلى القمة.

الكارمية (تجار الكارم)

من هم تجار الكارم؟ وما هي بضاعتهم؟ وما هي علاقتهم بالدولة وبالمنتجين؟ إن الإجابات عن هذه الأسئلة تغيرت بتغير الزمن، لذلك يمكننا اعتبار العصر الفطمي نقطة انطلاق لقياس التطورات اللاحقة.

أعطى المستشرقون كثيرا من الانتباه إلى الكارمية، وحاولوا بناء صورة غريبة عنهم تتناسب واسمهم الغريب، ومع ذلك فإني أرى أن المفهوم والاسم يدلان على ظاهرة قريبة من الواقع. فكلمة "كريم" تعني "عظيم" وفي هذه الحال، تستعمل صفة لتمييز كبار تجار الجملة عن بقية صغار التجار الذين يتاجرون بكميات صغيرة تقرب من البيع النهائي، مثلما تفرق الفرنسية بين عبارتي *marchand en gros* *أي تاجر الجملة* و*commerÇant* *أي البائع*.

من الواضح إذن، أن ظهور الكارمية وتعاظم أهميتهم يتناسب ومعدل عملياتهم. ويقول أشتور (في مقاله عن "تجار الكارم The Karimi Merchants" ١٩٥٦م، طبعة عام ١٩٧٨م: ص ص ٤٥-٦٥) إن أقدم المراجع التي عثر عليها كانت في العهد الفاطمي حين ورد ذكر "سفن الكارمية" في القلقشندي. ويضيف لبيب (١٩٦٥م: ص ٦٠) المزيد إلى هذا. وبحسب ما أورده القلقشندي فإنه كان للفاطميين أسطول قوامه خمس سفن في البحر الأحمر لحماية التجار من القراصنة. وكان حاكم قيش وأمير يمثل الفسطاط يشرفان معا على هذا الأسطول. واستمرت الحماية في العهد الأيوبي، حيث تحولت السفن التي تنقل الجنود إلى الحجاز واليمن إلى البحر الأحمر فأثبتت فاعليتها أكثر من أسطول الفاطميين من قبل. وقد آزر صلاح الدين الكارمية باطراد لعظم استفادته من المكوس المفروضة عليهم. (يروي المقريزي أنهم كانوا يدفعون الضرائب المستحقة عن أربع سنوات مقدما!) وكان صلاح الدين أشد الناس حرصا على إبعاد الأوروبيين عن القاهرة والبحر الأحمر. وحدثت أعقد الأزمات التي واجهها تجار الكارم في عام ١١٨٢م في العهد الأيوبي حين حاول الصليبيون دخول البحر الأحمر. لكن انتصار صلاح الدين في البحر الأحمر حسم المسألة لصالح الكارمية. وفي عام ١١٨٣م بنى ابن أخ صلاح الدين ونائبه في مصر فندقا شهيرا للكارمية في الفسطاط. ثم بنى التجار بعد ذلك فنادق أخرى في الإسكندرية وقوس وبقية أنحاء البحر الأحمر

(لبيب، ١٩٦٥م: ص ٦١). ورغم ادعاء لبيب (١٩٧٠م: ص ٢٠٩) أن أسماءهم ظهرت للمرة الأولى في القرن الحادي عشر، إلا أن ذكرهم بانتظام لم يلحظ حتى القرن الثاني عشر، حين تزايد طلب الأوروبيين على التوابل عن طريق مصر.

وبصرف النظر عن الخلاف حول أصول الكارمية، هناك إجماع عام على تعاظم أهميتهم بشكل كبير في عهد المماليك البحرية، ولاسيما في عهد السلطان الناصر محمد في العقد الأخير من القرن الثالث عشر والعقود القلائل الأولى من القرن الرابع عشر (انظر فيشل Fischel ١٩٨٥م؛ أشتور، ١٩٦٥م؛ جواتين، ١٩٥٨م؛ لبيب، ١٩٧٠م؛ فيت، ١٩٥٥م)، حيث اكتسبت تجارة التوابل آنذاك أهمية مركزية في الاقتصاد المصري. وكما ذكر أشتور(١٩٥٦م؛ طبعة ١٩٧٨م: ص ص ٥٢-٥٣) فإن:

> احتكر تجار الكارم تحت حكم المماليك البحرية، تجارة التوابل بين اليمن ومصر .... وكان هناك اختلاف كبير بين تجارة التوابل الهندية في العصر الفاطمي والعصر المملوكي. فقد حل تجار الكارم الذين جمعوا ثروات طائلة شيئا فشيئا محل صغار الرأسماليين الذين كانوا يمارسون تلك التجارة. وكانت تلك ثمرة السياسة الاقتصادية التي انتهجتها حكومة المماليك في قمع صغار التجار من خلال نظام المكوس والاحتكارات الذي فرضته.

ومع أن لبيبا (١٩٧٠م: ص ٢١) يوافق أشتور بصفة عامة، لكنه يعزو نماء الثروة عند تجار الكارم في أوائل عهد المماليك البحرية إلى المهارات التجارية لدى التجار أنفسهم، المدعومة بنظام حرية العمل الذي أبقى أوائل المماليك عليه من العهد الأيوبي. فما يدعوه أشتور "بسياسة المماليك القمعية" هو عند لبيب سياسة حماية انتهجتها الحكومة المصرية وأفاد منها التجار العرب (لبيب، ١٩٧٠م: ص ٢٠٩).

وبصرف النظر عن التفسير، يتفق الجميع على أن تجار الكارم بلغوا ذروة أهميتهم في أوائل القرن الرابع عشر حين وصل عددهم بحسب رواية ابن حجر إلى حوالي مائتي تاجر في مصر (حسبما ورد في لبيب، ١٩٧٠م: ص ٢١٢). وقد بحث

جاستون ويت Gaston Wiet (١٩٥٥م) في أخبار التاريخ حتى خرج بقائمة من ٤٦ تاجرا كانوا يعملون في مصر بين ١١٤٩م والقرن الخامس عشر وصفتهم المصادر الأصلية بأنهم "من الكارمية." وتبين المعلومات الشخصية المتوافرة عمن ذكرت أسماؤهم في تلك القائمة حقيقة أولئك الناس ونوع النشاطات التي كانوا يمارسونها.

ويبدو أن جميعهم كانوا مسلمين، مع أن أشتور يرى ان بعض اليهود كانوا محسوبين على الكارمية أيضا (١٩٦٥م، طبعة ١٩٧٨م: ص ٥٥).[١٧] كما كان كثير منهم، كما هو متوقع، أبناء تجار آخرين من الكارمية أو من أقربائهم، وبعضهم واصل الارتقاء في المراتب الدينية حتى أسندت إليهم مناصب رفيعة (وقد عين بعضهم في القضاء، وتسلم أحدهم منصب نائب شيخ جامعة (الأزهر) أو في المناصب المدنية، حيث أسند إلى اثنين منهم على الأقل منصب شهبندر التجار في أسواق القاهرة. كما أطلق على بعضهم لقب "شيخ الكارمية في القاهرة ودمشق" مما يشير إلى احتمال تنظيم التجار في "نقابة" أولية.[١٨]

تلقي المعلومات المتوافرة بعض الضوء على نشاطات الكارمية. فقد كانت التوابل بعضا من أهم بضائعهم، لكنها لم تكن الوحيدة، أما امتداد نشاطهم فكان واسعا. ويقال إن بعضهم، ولكن ليس كثيرا منهم، سافر إلى الصين، وإن لكثير منهم تعاملات في الهند، ولاسيما على ساحل مالابار؛ فأسماء الموانئ الهندية مثل كامباي وكلكتا ترد باستمرار. ويبدو أن جميعهم سبق لهم العمل في عدن واليمن، وبالأخص بعد انتعاش ذلك الميناء عام ١٢٢٩م تحت حكم الرسوليين (ويت، ١٩٥٥م: ص ٨٨). ولم يمارس هؤلاء التجارة البحرية مع الشرق الأقصى وحسب، بل سلكوا طرق القوافل البرية أيضا. وكان لكثير منهم مكاتب فرعية في الشام وبالأخص في دمشق. وما أن فتح الطريق البري إلى العراق في نهاية القرن الثالث عشر، حتى بدؤوا التعامل مع بغداد. ولم تقتصر نشاطاتهم على التوابل، فقد ضمت لائحة ويت تجار الأقمشة، وأصحاب

مناجم الزمرد في مصر العليا، وتجار الحرير، والرصاص، والخزف، والعبيد، والماس بالإضافة إلى المصرفيين وأصحاب السفن. أما تنوع مشروعاتهم فيستحق الإعجاب. ويذكر جواتين (١٩٦٧م: ص ص ١٥٣-١٥٥) أن تجار الجملة كانوا يتاجرون بعدد كبير من البضائع في مختلف الموانئ والأماكن. فعلى التاجر الكبير "أن ينوع نشاطاته ويقبل شتى أنواع الطلبات من عملائه لكي يوزع المخاطر ويواجه تقلبات السوق."

ويبدو أن الكارمية حافظوا على مكانتهم المهمة في تجارة مصر النائية بعد أن شرعت حكومة المماليك في لعب دور فعال في التجارة وحاولت احتكار تجارة التوابل. صحيح أن بعض المؤرخين يرون أن هيمنة الكارمية بدأت في الانحسار في النصف الثاني من القرن الرابع عشر، وينحون باللائمة في انحدار هذه الطبقة من التجار على تزايد قوة التجار الإيطاليين في مصر في أوائل القرن الخامس عشر، (انظر أشتور *تفوق البنادقة في تجارة بلاد الشام* *The Venetian Supremacy in Levantine Trade*، ١٩٧٤م، طبعة ١٩٧٨م: ص ٢٦) لكن هناك تفسيرات بديلة. فكما سنرى لاحقا حين نبحث بالتفصيل في العلاقة بين التجار الأوروبيين والحكومة المصرية، فإن الكارمية احتفظوا بأهميتهم بصفتهم موردي البضائع حتى بعد احتكار الحكومة لتجارة التوابل مع التجار الإيطاليين القادمين من الطرف الآخر من البحر المتوسط. يضاف إلى ذلك أن الانحدار (أو الانتقال) تصادف مع الكساد الذي تبع وباء الطاعون، مما يشير إلى احتمال أن تكون الدولة قد تدخلت لملء الفراغ الذي خلفه موت كثير من التجار.[١٩]

الصناعات والإنتاج الزراعي: "مجمع عسكري – صناعي؟"

يتجلى مدى التعاون بين الحكومة والتجار في زراعة المحاصيل الزراعية مثل القطن والكتان وقصب السكر ومعالجتها حتى تصبح منسوجات أو مصنوعات زاهية وفي تسويقها داخليا أو خارجيا. ومنذ العهد الأيوبي، حين بدأت الإقطاعية العسكرية تطبع مصر وسورية بطابعها الخاص، ازداد تدخل طبقة أجنبية مختارة في الريف

المصري. ففي النظام المملوكي الذي يخصص للأمراء مناطق زراعية كاملة وينتظر منهم استخدام الفائض الذي ينتزعونه سواء بشكل مباشر أو غير مباشر (وهو المرجح) في مد جنودهم بالمال والعتاد، كان التعايش بين الحكومة و"المجتمع المدني" أمرا لا مفر منه.

كانت مصر تنتج أنواعا كثيرة من المصنوعات تستحق الإعجاب، لا في مصانع ضخمة، بل في ورشات صغيرة (جواتين، ١٩٦٧م: ص ٨٠) حيث يملك العمال أدواتهم الخاصة ويجمعون بين الصنع والبيع (جواتين، ١٩٦٧م: ص ص ٨٥-٨٦). ومن الصناعات التي انتشرت في القاهرة والتي أوردها جواتين (١٩٦٧م: ص ص ١٠٨– ١١٥) ورش المصنوعات المعدنية والمعادن بما فيها العتاد والمعدات العسكرية، والزجاج والخزف، ودباغة الجلود، والصناعات الجلدية، والبرشمان، والورق، وتجليد الكتب، والبناء، وقطع الأحجار وصناعة الأثاث، وتحضير المواد الغذائية ومعالجتها. وكانت أكبر المصانع هي "المطابخ" حيث يتم تكرير السكر أو صنع الورق. وكانت هذه المصانع، وأغلبها ملك للسلطان أو كبار الأمراء، توظف عددا كبيرا من العمال.

لكن أهم صناعات مصر في العصور الوسطى كانت هي ذاتها التي سيطرت على اقتصاديات أوروبا، ألا وهي النسيج. وقد عبر جواتين عن الأسباب الكامنة وراءها أصدق تعبير إذ قال (١٩٦٧م: ص ١٠١):

> كانت صناعة النسيج في العصور الوسطى هي الصناعة الأساس في حوض البحر الأبيض المتوسط مثلها مثل الفولاذ والمعادن الأخرى في الاقتصاد الحديث. وبقدر ما تسمح لنا المعلومات الإحصائية بمعرفته، ربما كانت هناك نسبة كبيرة، ولعلها الأغلبية، من القوى العاملة، وبالتأكيد أغلبية الطبقات المشتغلة بالتوزيع، تعمل في هذا الفرع من الاقتصاد. فالمنسوجات في تلك الأيام كانت أمتن وأغلى مما هي اليوم ... وكان الناس يدفعون أسعارا باهظة لقاء قطع مختارة بعينها من المنسوجات ... لأن الملابس شكلت جزءا – وأحيانا جزءا كبيرا – من استثمارات الأسرة، فقد كانت تنتقل من الآباء إلى الأبناء، وقابلة للتحويل إلى أموال نقدية عند الحاجة. أما أثاث المنزل فيتألف على الأغلب من السجاد بمختلف أنواعه، والمقاعد الطويلة، والأرائك، والستائر، والملاءات ....

ونستطيع أن نتبين طريقة التفاعل بين الإنتاج الزراعي والصناعات المدنية من استعراض صناعتين رئيسيتين في مصر هما النسيج التي تعتمد على القطن والكتان المنتجين محليا، وتكرير السكر والحلوى التي تعتمد على قصب السكر المحلي. ففي كلتا الصناعتين، لعبت الحكومة دورا رئيسا من خلال التحكم بالأراضي حيث تزرع المواد الأولية، وامتلاك كثير من مصانع الإنتاج، وشراء كميات كبيرة أخيرا من المنتجات الجاهزة، إما لاستهلاكها أو لبيعها من جديد إلى التجار الإيطاليين. وفي عهد الفاطميين، أصبح السلطان أكبر "الرأسماليين،" كما ازداد تدخل الدولة في الإنتاج في عهد الأيوبيين والمماليك مع أن احتكارات الدولة لم تتم إلا في القرن الخامس عشر.

السكر وتكريره

صحيح أن السكر كان يزرع في شتى أنحاء مصر وسورية، لكن مصر العليا كانت أكبر منتجيه في المنطقة (أشتور، ١٩٨١م: ص ٩٣). وكانت معظم مصانع السكر تقوم في المزارع ذاتها، لكن المطابخ انتشرت أيضا في المدن الصغيرة في مصر العليا وحتى في القاهرة القديمة (الفسطاط). ففي أوائل القرن الرابع عشر، كان في القاهرة القديمة وحدها ٦٦ مصنعا للسكر، بدا أن الجزء الأكبر منها تأسس في النصف الثاني من القرن الثالث عشر حين شهدت مصر طفرة حقيقية في صناعة السكر المصري عادت عليها بالربح الوفير (أشتور، ١٩٨١م: ص ص ٩٤-٩٥). ومع أن كميات هائلة من الحلوى كانت تستهلك محليا، لكن كثيرا منها كان يصدر في القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر إلى الدول العربية الأخرى وإيطاليا وجنوبي فرنسا، وكاتالونيا، وحتى فلندرة، وإنجلترا، وألمانيا (أشتور، ١٩٨١م: ص ص ٩٧-٩٨). ويصف أشتور (١٩٨١م: ص ٩٩) مصانع السكر المصرية وصفا دقيقا فيقول إنها:

> مشروعات رأسمالية، بمعنى أن الشركات الضخمة كانت تزيح المشروعات الصغيرة. فمركز السكر في الملاوي على سبيل المثال، خضع في النصف الأول من القرن الرابع عشر لأسرة بني فضيل التي

كانت تزرع ١٥٠٠ فدان بقصب السكر سنويا. أما أعظم رجال صناعة السكر فكانوا أمراء المماليك، ومديري الإدارة المالية عند السلطان ... [كان الأمراء يحصلون على قطاعة لتكرير السكر] حتى السلاطين أنفسهم فكانت لهم علاقة بصناعة السكر [من خلال مزارع السكر الملكية، والمعاصر، والمصانع].

تمتع الموظفون المماليك بمزايا أكثر من المواطنين البورجوازيين نظرا لانخفاض الضرائب المترتبة عليهم، ولقدرتهم على توظيف الأيدي العاملة من الفلاحين عن طريق السخرة، وبذلك كانوا في منافسة غير شريفة مع الصناعيين البورجوازيين (أشتور، ١٩٨١م: ص ص ٩٩-١٠٠). ويبدو أن المماليك في القرن الرابع عشر، وبالأخص القرن الخامس عشر، سيطروا على إنتاج السكر المباشر، فإذا فشلت المنافسة غير الشريفة، أكرهوا الناس على شراء سكر السلطان، فقد كان الفساد مستشريا (أشتور، ١٩٨١م: ص ص ٩٩-١٠٠).

ويرى أشتور أن هذا ما حال دون التقدم التقني، فعلى الرغم من أن تقنية السكر كانت في القرنين الثالث عشر والرابع عشر تعد تقنية متقدمة،[٢٠] لكن احتكار الحكومة وسوء الإدارة وقفا حجر عثرة أمام التطور التقني. وفي القرن الخامس عشر، كانت تقنيات تكرير السكر تتقدم في أوروبا في الوقت الذي لم تغير فيه "صناعات السكر المصرية والسورية أساليبها القديمة" واعتمادها على الطاقة الحيوانية أو المائية (أشتور، ١٩٨١م: ص ١٠٦).

ويبدو أن الانحدار بدأ في أوائل القرن الرابع عشر؛ فالمقريزي يرجع انهيار مصانع السكر إلى ذلك التاريخ (أشتور، ١٩٨١م: ص ١٠٤) حتى قبل بدء الأزمة الاقتصادية في مملكة المماليك في بداية القرن الخامس عشر. ومما زاد الطين بلة انتشار الطاعون، مثله مثل هجمات تيمورلنك، بعد ذلك بخمسين عاما. على أية حال، وكما يستنتج أشتور (١٩٨١م: ص ص ١١٢-١١٣) فإن الصناعات في بلاد الشام في القرن الخامس عشر" لم تعد تقوى على منافسة السكر الأوروبي في الأسواق العالمية".

ورغم محاولة أشتور الدؤوبة إلقاء اللوم في انهيار الصناعات المصرية "وانتصار أوروبا" في النصف الثاني من القرن الخامس عشر على ممارسة الحكومة للاحتكار وفرضها المكوس، وعلى الفساد، والركود التقني، نرى أن الأسباب التي يعرضها غير مقنعة تماما. فبعد أن يستبعد التفاسير البديلة، يستنتج بنفسه أن التناقص في عدد السكان هو أهم العوامل المثبطة للصناعات! (أشتور، ١٩٨١م: ص ١٢٠) وسوف نعود إلى هذه النقطة فيما بعد.

المنسوجات

شكلت المنسوجات الصناعة الثانية التي ربطت الإنتاج الزراعي بالاقتصاد الصناعي. ويقول لبيب (١٩٦٥م: ص ٣٠٧) إن الحياكة كانت صناعة بالغة التقدم والأهمية في مصر. فمنذ العهد الفاطمي (جواتين، ١٩٧٦م: ص ١١٥) كانت أنوال الدولة تنتج الحرير، والقطن، والكتان، والأقمشة الصوفية رغم رداءة الحرير والصوف المصري (٢١١) لأن الغنم المصري كان رقيق الصوف بسبب حرارة الطقس. أما القطن والكتان فكانا من اختصاص المنطقة.

كانت المدن الساحلية مثل طنطا ودمياط مراكز إنتاج الكتان التقليدية قبل أن يتوقف نشاطهما بسبب الهجمات الصليبية. ويقدم لنا لبيب (١٩٦٥م: ص ٣٠٨) وصفا للصناعة في هاتين المدينتين ينطبق أيضا على مدينة المحلة الداخلية التي استوعبت صناعتها العمال الهاربين من هجمات الصليبيين على الساحل (المسيري، ١٩٨٠م: ص ص ٥٢-٤٥). وقد سكن عمال النسيج في غرف مستأجرة وفي الورشات والمصانع حيث كان الحرفيون وعمالهم ينتجون الأقمشة الممتازة (البيضاء في دمياط، والملونة في طنطا). أما في الإسكندرية، فكان هناك مركز بلدي للنسيج، يدعى دار الطراز تحرسه الحكومة حراسة مشددة. وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك مصانع نسيج يملكها عامة الناس ولها أهميتها في الحياة الاقتصادية في المدينة (لبيب، ١٩٦٥م: ص ٣٠٩). وقد ارتبط الإنتاج بخيوط الكتان لأن أقمشة الكتان، وليس القطن، كانت المنتج الأول لهذه المصانع.

كانت خيوط الكتان "المحصول الرئيس في مصر، الذي يشكل المادة الرئيسة في التجارة العالمية." (جواتين، ١٩٦٧م: ص ص ١٠٤-١٠٥). وكان نزع الليف عن الخشب، ونزع البذور من الليف عملية مضنية تتطلب جهدا شاقا. ومن اللافت، أن النساء كن يؤدين هذا الجزء من الإنتاج دون أن يشتركن في عملية الحياكة ذاتها. وكان تجار القطن والكتان يشغلون النساء اللواتي كن يجلسن في الشارع أمام المحلات ينظفن أعواد القطن والكتان (لبيب، ١٩٦٥م: ص ٣١٢).

انتشرت حياكة القطن بكثرة في سورية وفلسطين حيث كانت المواد الأولية تزرع بكميات كبيرة. فقد تضاعفت زراعة القطن في بلاد الشام في القرن العاشر لاسيما في حلب، وشمال فلسطين والقدس (انظر أشتور، *تجارة القطن عند البنادقة في سورية في أواخر العصور الوسطى* *The Venetian Cotton Trade in Syria in the Later Middle Ages* ١٩٧٦م ،طبعة ١٩٧٨م: ص ص ٦٧٥-٧٥١). في ذلك الوقت كانت مصر هي المنفذ الرئيس لصناعة النسيج المتطورة. فالوجود الصليبي حفز المزيد من إنتاج القطن والقماش الذي تميز بارتفاع أسعاره في النصف الثاني من القرن الثاني عشر، ولم تخفّ حدة الطلب حتى بعد سقوط عكا وصدور أمر البابا بحظر التعامل مع المسلمين.

شهدت صناعة النسيج في مصر وسورية في النصف الثاني من القرن الرابع عشر تغيرات كبيرة. إذ تراجع الإنتاج في مصر نتيجة لازدياد المنافسة من البضائع الأوروبية. أما في سورية فكان الإيطاليون (ولاسيما البنادقة) يشترون القطن الخام بكميات متزايدة. وقد مهد ذلك لما حدث بصورة أشد بعد ذلك بخمسة قرون حين أغرقت المنسوجات الأوروبية أسواق العالم الثالث وحولت المنتجين الصناعيين إلى مصدرين "تابعين" للمواد الخام.

ويوثق لبيب (١٩٦٥م: ص ٣١١) تغلغل الأقمشة المستوردة من أوروبا في السوق المصرية، وينقل عن المقريزي، المؤرخ المصري الذي عاش في القرن الرابع

عشر، أن الفرنجة (أي الأوروبيين) أغرقوا الأسواق المحلية بكميات هائلة من أقمشتهم. وقد أقيمت في القاهرة سوق خاصة بالأقمشة الأوروبية، كما كان السجاد التركي، والأقمشة الهندية، وبالأخص الحرير والقطن، تباع بكميات ضخمة بالإضافة إلى أقمشة أخرى من إفريقيا. وقد أدى ازدياد إنتاج المنسوجات إلى كثرة الأسواق والقيصريات لتجار النسيج، وإلى زيادة تصدير المنسوجات المصرية حينا من الزمن. لكن اندماج مصر بالاقتصاد العالمي شجعها على تصدير كميات أكبر من الكتان والقطن الخام. صحيح أن بلدانا مسيحية مثل صقلية، ومالطة، وقبرص، واليونان، وإيطاليا كانت تصدر القطن، لكنه كان قطنا رديئا. وبالنظر إلى السعر المدفوع، كان من الصعب على مصر أن تقاوم بيع محصولها.

وحدث شيء مشابه في سورية، ولو في وقت متأخر. فبادئ الأمر، عمل دمج سورية بالسوق الأوروبية على تحفيز إنتاجها من الأقمشة القطنية، حيث شهدت بعلبك ومدن الحياكة الأخرى طفرة حقيقية. لكن التطورات الصناعية مرت بأوقات عصيبة في منتصف القرن الرابع عشر وانهارت بنهايته. فقد تعرضت صناعة المنسوجات القطنية إلى كارثة بسبب تناقص عدد السكان نتيجة وباء الطاعون أولا ثم إقدام تيمورلنك على نقل الكثير من الحرفيين المهرة إلى آسيا الوسطى في بداية القرن. وفي مطلع القرن الخامس عشر، صارت سورية من المناطق التي تصدر القطن الخام، وقد أسهم البنادقة في هذا التحول من خلال إغراق السوق السورية بالبضائع القطنية (أشتور، ١٩٧٤م طبعة ١٩٧٨م: ص ص ٥–٥٣).

على الرغم من أن أشتور يلقي باللوم بشكل دائم على الضحية ويعزو الانحدار الذي حل بالصناعة السورية والمصرية في أواخر العصور الوسطى إلى عوامل داخلية مثل تعاظم دور الدولة، والفساد، والتخلف التقني إلخ ... فإن الأسباب تبدو أكثر تعقيدا من ذلك. فهناك عاملان خارجيان كان لهما دور حاسم في تحقيق تحويل مصر

(وسورية إلى حد ما) من اقتصاد مهيمن ومتنوع تعمل فيه التجارة والزراعة والصناعة جنبا إلى جنب إلى اقتصاد "تابع" يستمد قوته المحدودة من مصدرين لا ثالث لهما أي إنتاج المواد الخام والتحكم الاستراتيجي بمنافذ المحيط الهندي. أما العامل الأول فكان بالتأكيد سياسات البندقية التجارية العدوانية. وأما الثاني فكان التأثير المزدوج للطاعون وتيمورلنك. وفي القرن الخامس عشر، لم يبق لمصر سوى دورها الاستراتيجي، وهو خيط رفيع ما لبث أن قطعه البرتغاليون.

أثر الطاعون في مصر وسورية

The Impact of The Black Death on Egypt and Syria

في النصف الثاني من القرن الرابع عشر اجتمعت على مصر وسورية عوامل سلبية متعددة نبهتنا إلى البحث عن قضية مشتركة. أولا، كان هناك تراجع في الإنتاج الصناعي، على اعتبار أن المواد الخام في دولة المماليك، وبالأخص الكتان، والقطن، وقصب السكر، لم تعد تصنع بشكل كامل لتصبح منسوجات من القطن والكتان وحلوى تستهلك محليا وتصدر إلى الخارج، بل كان التجار الإيطاليون يشترونها باطراد ليتم تصنيعها في المصانع الأوروبية.

ثانيا، إن استيراد البضائع من الهند وما وراءها (ليس الفلفل والتوابل الأخرى وحسب، بل الخزف والحرير والمصنوعات الأخرى أيضا) وإعادة شحنها إلى أوروبا لم يعد يكفي لضمان رفاهية الكارمية الذين فقدوا في الفترة ذاتها ولصالح الحكومة مكانتهم البارزة بوصفهم تجارا أحرارا.[٢٢] فقد سعى سلاطين المماليك إلى اعتصار كل قطرة من العائدات الواردة من التجارة العابرة. وهي استراتيجية أثارت لدى الإيطاليين مشاعر الاستياء ووصفوها بأنها سياسة مصادرة.

وأخيرا، بدا أن دولة المماليك وصلت إلى مستويات غير مسبوقة من الظلم خلال عهد الشراكس أو المماليك البرجية (الذين حلوا محل المماليك البحرية بعد

ضعفهم في عام ١٣٨٢م). ومن الواضح خلال تلك الفترة المتأخرة أن النخبة الحاكمة كثفت معدل جباية الفائض من الريف السوري والمصري حتى اضطر الفلاحون إلى بيع محاصيلهم بأبخس الأثمان وشراء المنتجات التي تحتكرها الحكومة بأسعار باهظة. أضف إلى ذلك وجود مؤشرات على الكساد الاقتصادي مثل القروض الإجبارية المنتزعة ممن تبقى من التجار، وتخفيض سعر الصرف بشكل دوري، وزيادة نسبة المعادن الرخيصة في العملة، ناهيك عن تدني الطاقة الإنتاجية.

ومن المستبعد أن يكون وباء الطاعون الذي تفشى بين عامي ١٣٤٧ و١٣٥٠م هو السبب المشترك الذي عجل في اجتماع أعراض هذا الانحدار الاقتصادي. صحيح أنه لم يقتل مصر على الفور، لكنه أضعف قوتها الأساس حتى لم يعد الضخ المستمر من الثروة الواردة من احتكار مصر للطريق البحري إلى الهند والصين كافيا لسد احتياجاتها. وأكبر دليل على هذا سرعة انهيار الأوضاع الاقتصادية لدى المماليك بمجرد أن أقدم البرتغاليون على قطع ذلك الشريان في مطلع القرن السادس عشر. ففي عام ١٥٦٠م لم تعد التوابل تمر عبر أسواق القاهرة، وفي غضون عشر سنوات ألحق العثمانيون الهزيمة بالمماليك فأصبحت مصر وسورية أقاليم في الإمبراطورية العثمانية. لذلك، لا بد من البحث في هذا الوباء بحثا دقيقا متأنيا رغم افتقارنا إلى المعلومات حول الفترة ذاتها في أوروبا. وفي غياب المعلومات الدقيقة، لا بد لنا من محاولة استنتاج العلاقة المنطقية بين الخسائر البشرية وأعراض الانحدار الاقتصادي.

أجرى مايكل دولز Michael Dols دراسة مفصلة عن وباء الطاعون في الشرق الأوسط هي الوحيدة من نوعها مستخدما وسائل من خياله. وكتابه المنشور عام ١٩٧٧م ملخص في مقالته المنشورة في يودوفيتش (١٩٨١م: ص ص ٣٩٧-٤٢٨). ومعظم الوصف التالي مستمد من استنتاجاته: وصل الطاعون إلى الإسكندرية في خريف عام ١٣٤٧م، أي إنه انتقل إليها بكل تأكيد مباشرة من المراكز الإيطالية المتقدمة

في البحر الأسود. وبحلول الربيع كان المرض قد انتقل إلى الجنوب عبر الدلتا المصرية، وبلغ ذروته في القاهرة بين أكتوبر ١٣٤٨م ويناير ١٣٤٩م ليتابع بعدها رحلته الفتاكة إلى أعالي مصر. ونتبين من وصف المقريزي لأعراض المرض أنه كان مرضا فتاكا يصيب الرئتين، وهذا تشخيص دقيق. ومع أن أعداد الضحايا التي ذكرها المقريزي مبالغ فيها، يعتقد دولز (١٩٨١م: ص ٤١٣) أن من المعقول افتراض أن معدل الوفيات اليومية في مدينة القاهرة وحدها وصل إلى عشرة آلاف، وذلك بناء على السجلات المتوفرة وعلى روايات أفضل عن معدل الوفيات في وباء أخف إلى حد ما. ويستنتج دولز أن وباء الطاعون خلف وراءه مائتي ألف ضحية في القاهرة وحدها، وتشير تقديراتي الخاصة إلى أن عدد سكان المدينة قبل تفشي الوباء بلغ نصف مليون نسمة تقريبا (أبو لغد، ١٩٧١م: ص ١٣١)، أي إن ما يقرب من ٤٠٪ من مجموع سكان القاهرة لقوا حتفهم في بضع سنين. ولا يختلف هذا مع المقريزي الذي ذكر أن ما بين ثلث وخمسي سكان سورية ومصر معا قضوا في ذلك الوباء[٢٣].

في عام ١٣٤٥م، أي قبيل تفشي الطاعون، كان في القاهرة حوالي ٦٪ من مجموع سكان مصر، الذين يقدرعددهم آنذاك بحوالي ثمانية ملايين نسمة. وخسارة ثلث هذا العدد يعني أن عدد من بقي منهم على قيد الحياة يبلغ حوالي خمسة ملايين، وقد انخفض هذا العدد تدريجيا على مدى السنوات الخمسين التي تلت لأن الوباء كان يعود للظهور بين فترة وأخرى ولكن في شكل جائحات أخف حدة من السابق. ومن الثابت أن نقصا آخر في عدد السكان حدث خلال حكم الأتراك العثمانيين. وحين أجرى الفرنسيون إحصاء للسكان أيام غزو نابليون لمصر عام ١٧٩٨م لم يكن في مصر أكثر من ٣ ملايين نسمة. فما هي مضامين هذا النقص الهائل في السكان؟

أحدث الطاعون في أوروبا تغيرات حادة في توزيع السكان، فترك الفلاحون والأقنان أراضيهم، وهجر السكان مدنهم هربا من أسوأ الظروف في مناطقهم. أما في

مصر فلم يكن لدى السكان هذا القدر من حرية الحركة إذ كان الأقنان مقيدين بالصحارى من كل جانب ومربوطين بالأرض باعتبارهم جزءا من الإقطاعيات، ولم تكن حولهم غابات يفرون إليها، كما لم يكن لدى سكان المدن أراض بور يستصلحونها ويزرعونها. لذلك لم تشهد مصر نتائج إيجابية غير متوقعة كالتي شهدتها أوروبا في أعقاب الوباء.

ومن ناحية أخرى، لم تنج مصر هي الأخرى من تدهور الصناعة الذي أصاب أوروبا بعد النقص الحاد في عدد الحرفيين المهرة بسبب وباء الطاعون. فلا بد إذن من أن نعزو جزءا من تقلص الإنتاج المصري إلى هذه الخسارة الرهيبة في اليد العاملة الماهرة. وقد شهد الريف انحدارا مماثلا بعد أن قضى فقدان المزارعين الأكفاء واليد العاملة على النظام الدقيق من القنوات الذي يعتمد عليه المجتمع المائي. ومن المؤكد أن الخسارة كانت أدهى وأمرّ في طبقة التجار. فتجار الكارم الذين كانوا يمارسون التجارة البحرية النائية، كانوا أكثر عرضة إلى الأمراض التي تنتقل من ميناء إلى آخر. ومن الممكن الربط بين ممارسة الدولة للتجارة الخارجية بشكل مباشر والتناقص في عدد التجار المستقلين. وهكذا فإن الظواهر الثلاث التي ذكرناها فيما سبق وهي انحدار الصناعة، وإزاحة الدولة لتجار الكارم المستقلين، وازدياد القمع من جانب الطبقة الحاكمة — كل ذلك يمكن أن يضاف إلى آثار وباء الطاعون.

كان النظام المملوكي في الأساس آلية لتعبئة الموارد الطبيعية والعمل في البلاد لدعم آلية عسكرية دقيقة وأسلوب الحياة المترفة التي تعيشها النخبة الأجنبية.[٢٤] وإذا أخذنا في اعتبارنا الأساليب المعتمدة على العمل المكثف في الإنتاج آنذاك، وجدنا أن الفائض يعتمد على القوى العاملة التي تنتجه أكثر من المجتمعات المعاصرة. وإزاء النقص الحاد في اليد العاملة الذي خلفه تفشي الطاعون، لم يعد النظام قادرا على إنتاج الفائض ذاته. وبوسعنا أن نفسر استراتيجيات الاستغلال التي اتبعها سلاطين

المماليك في أواخر القرنين الرابع عشر والخامس عشر بأنها محاولات يائسة للاحتفاظ بالعائدات في مواجهة قاعدة اقتصادية بائسة.

وبعد الطاعون، ازداد اعتماد القاعدة الاقتصادية في مصر على التجارة النائية. ولما استردت أوروبا عافيتها بعد الكساد الذي أصابها في النصف الثاني من القرن الرابع عشر، ارتفع طلبها على بضائع الشرق ارتفاعا حادا. وكان من الضروري أن تحافظ أوروبا على علاقات طيبة مع مصر لكي تحصل على ما تحتاج إليه من المواد الخام. ولكي تتمكن مصر من توفير البضائع، كان عليها أن تحرس بوابتها الوحيدة إلى الشرق الأقصى بآخر ما تبقى لديها من قوة احتياطية.

العلاقة بين حكام المماليك والتجار الإيطاليين

Relations Between The Mamluk Regime and The Italian Traders

منذ مطلع الحملات الصليبية سعى الفرنجة سعيا حثيثا للوصول إلى البحر الأحمر، لكن المصريين تمكنوا من دحرهم في كل مرة.[٢٥] فقد بذل صلاح الدين جهدا مكثفا لمنع الأوروبيين من التسلل من البحر الأبيض المتوسط. وانتهت آخر محاولات الصليبيين بكارثة حين تعرض سنت لويس إلى هزيمة نكراء عام ١٢٥٠م. أما آخر محاولة هزيلة التي لا يعرفها سوى القليل فقد كانت الحملة الصليبية الفاشلة بقيادة بيتر فون لوزنيان Peter von Lusignan عام ١٣٦٥م (انظر لبيب، ١٩٦٥م: ص ٣٣٧ ومراجع أخرى). وقد حمل المماليك عبء مسؤوليتهم بجدية تامة مثلما فعل أسلافهم فمنعوا التجار الأوروبيين من المرور عبر مصر نهائيا، وفرضوا عليهم مراقبة صارمة عند دخولهم ميناء الإسكندرية وخروجهم منه.

ومن خلال البحث في السياسات المصرية يمكننا أن نفسر ظاهرة *المودا muda* التي أشار إليها مؤرخو البندقية بإسهاب (انظر لاين Lane *الأساطيل والأسواق Fleets and*

Fairs والبحار التاجر في جمهورية البندقية Merchant Marine of the Venetian Republic
– وكلاهما مطبوع في لاين، ١٩٦٦م؛ انظر أيضا ماكنيل، ١٩٦٦م: ص ١٢٨).
ولكلمة *muda* الإيطالية معنيان: فهي من جهة تعني قافلة من السفن، ومن جهة أخرى تدل على الفترة الزمنية اللازمة لتحميل السفن. ويعود استخدام الكلمة بمعناها الثاني كما يبدو إلى أوائل القرن الرابع عشر (مكنيل، ١٩٧٤م: ص ٦٠) حين كان مجلس البندقية يملك سفن المدينة ويؤجرها إلى من يدفع أكثر (لاين، "البحار التاجر" ... طبعة عام ١٩٦٦م: ص ١٤٣). فأمن الإبحار لم يكن سوى جزء من وظيفة *المودا*، لكن الوصول إلى ميناء الإسكندرية قد يفسر المزيد.

كان على السفن الإيطالية أن تجتمع في مرفأ الإسكندرية، ولم يكن يسمح لأية سفينة منها بتفريغ حمولتها قبل وصول جميع السفن في ذلك الموسم. (وكما رأينا في السابق، فإن موانئ المعاهدة الصينية كانت تتبع سياسة مماثلة). وكان هذا الإجراء يمنع، ولو بصورة جزئية، تقلبات الأسعار الفجائية التي قد تنشأ عن وصول السفن بصورة عشوائية، لكنه يسهل أيضا عملية السيطرة على التجارة. أما عملية "خفر" الحدود البرية والبحرية في مصر فلم تكن جديدة، ولا حكرا على الأوروبيين. وقد ذكرت روايات سابقة (أوردها لبيب، ١٩٦٥م: ص ص ١٦٠-١٦٢) وجود محطات للمكوس و"جوازات السفر" على الحدود البرية، ونظام للإشراف على نزول الأشخاص إلى الإسكندرية. لكن هذا ربما سرى على الأوروبيين بشكل أكثر صرامة.

حين تدخل السفن إلى المرفأ، يبقى الجميع على متنها حتى يستقبلها "ديوان الخمس" أي رئيس الجمارك وحاكم المدينة قبالة الشاطئ. بعدئذ إما أن يقوم التجار بتسجيل أنفسهم وبضاعتهم على ظهر السفينة أو ينقلون إلى الشاطئ بالصنادل حيث يدلون بمعلومات عن أنفسهم ويقدمون تصريحا تحت القسم. أما موظفو الجمارك فلا يغادرون السفينة حتى تفرغ حمولتها تماما (لبيب، ١٩٦٥م: ص ص ٢٤٣-٢٤٤).

وكان على الأجانب المسيحيين الحصول على تصريح خاص (سمة الدخول) من قنصل بلادهم الذي يتحمل مسؤولية حسن سلوكهم، وأن يدفعوا ضريبة استيراد أعلى بكثير من الضريبة المفروضة على المسلمين.[٢٦] وما إن ينتهي التجار الأوروبيون من إجراءات الفسح الجمركي حتى يتوجهوا إلى فنادق محددة شبيهة بالمنازل التي يديرها التجار الأجانب في أسواق شمبانيا الموسمية، حيث يخزنون بضاعتهم ويمارسون أعمالهم، ويوثقون عقودهم ويخضعون إلى قوانينهم الخاصة، لكن دون أن يسمح لهم بالخروج من الإسكندرية – ولا حتى بالوصول إلى ميناء رشيد.

وبالنظر إلى هذه القيود على تحركاتهم، كان التجار الأوروبيون يعتمدون اعتمادا كاملا على تجار الكارم (أو الكارمية) وعلى موظفي الاحتكارات الحكومية فيما بعد للحصول على حمولتهم في أثناء العودة. وعلى الرغم من أن أغلبية الحمولة في رحلة العودة كانت من المنتجات الزراعية والمصنوعات المحلية، فإن أثمن المشتريات المربحة – والسبب الحقيقي الذي جعل الإيطاليين يواظبون على القدوم حتى في أوقات الحرب وارتفاع تكلفة الحماية من القراصنة – كانت التوابل والأصباغ من ماليزيا وإندونيسيا، والفلفل والحرير والأقمشة القطنية من الهند، والخزف والحرير من الصين وهي البضائع التي يقبل الناس على شرائها بكثرة في أوروبا. كل ذلك كان يمر عبر موانئ البحر الأحمر الخاضعة للحراسة المشددة، فإما يشتريها التجار من الهنود في عدن، أو تستورد من أماكن أبعد على السفن العربية.

البحر الأحمر وعدن – بوابة الشرق
The Red Sea and Aden: Gateway to The East

وصف المقدسي عدن بأنها مركز يقصده الرحالة من جميع الجهات (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٠٩)، "وهي مدينة كبيرة مزدهرة، كثيرة السكان، جميلة العمران، ومتينة التحصين" (ترجمة رانكينغ وأزو: ص ١٣٥).

إنها بوابة الصين وميناء اليمن، ومخزن الحبوب للمغرب ومستودع لجميع أنواع البضائع التجارية. فيها الكثير من القصور. والمدينة مبنية على شكل حظيرة الغنم تحيط بها الجبال حتى الشاطئ، ويمر ذراع من البحر وراء هذا الجبل بحيث لا يمكن دخول المدينة إلا بالخوض في ذراع البحر هذا والوصول إلى الجبل.

وعلى الرغم من موقعها الحصين، أو ربما بسببه، كانت عدن على الدوام مركزا تجاريا للتجارة القادمة من البحر الأحمر، سواء أكانت متجهة نحو الموانئ الإفريقية مثل قلوة (شيتك Chittick ١٩٧٤م، مولا Mollat ١٩٧١م: ص ٣٠٤) وزنجبار أو نحو كوجارات ومالابار على السواحل الهندية وما وراءها. ويذكر المقريزي أن السفن القادمة من الهند في زمانه (أي في أوائل القرن الخامس عشر) لم تكن تدخل البحر الأحمر إطلاقا، بل ترسو في عدن (هايد ١٨٨٥م: ص ٣٧٩).

كان الطريق إلى الهند مرورا بعدن أخطر بكثير من الطريق الذي يمر بالخليج العربي، إذ كان يتطلب خبرة واسعة في تسخير الرياح الموسمية ومهارة في استعمال تقنيات الملاحة لعبور البحار المفتوحة بعيدا عن اليابسة. ومن اللافت للنظر أن نعرف أن كلمة *monsoon* في الإنجليزية هي تحريف لكلمة "موسم" العربية التي كانت تدل في الأصل على وقت انطلاق القوافل البرية (جواتين، ١٩٦٧م: ص ٢٧٦). فالريح كانت تفرض جدولا زمنيا صارما على الإبحار إلى الهند أكثر من أي رئيس قافلة مهما كانت سطوته. كانت السفن تبحر في قوافل الربيع والخريف. أما بين الفصلين، فكان التجار يقيمون في الموانئ لممارسة التجارة، وهذا ما يفسر، أكثر من أي عامل آخر، وجود الموانئ المستقرة التي احتلها المسلمون العرب والفرس على امتداد السواحل الغربية من الهند.

وعلى الرغم من أننا سنتناول هذا الموضوع بمزيد من التفصيل في الفصل الثامن، لكن لا بأس من التوقف هنا للنظر في مضامينه. وبالمقارنة مع الأثر الضئيل للتجار الأوروبيين المتعاملين مع الشرق الأوسط في ثقافة المجتمعات المسلمة التي لم تعبأ

بهم والتي كانوا يحتجزون في موانئها بشكل رئيس، فإن التجار المسلمين أقاموا مستعمرات في شتى أنحاء العالم الآسيوي، ولم يكتفوا بحمل بضائعهم وحسب، بل حملوا أيضا ثقافتهم ودينهم؛ وبفضلهم انتشر الإسلام في الهند، وسيلان، وماليزيا، وإندونيسيا. وهناك أيضا تعايش الإسلام مع الثقافتين الهندوسية والبوذية اللتين كانتا تنتشران من الهند والصين مستفيدة من الطريق ذاته. فالاختلاط والتعايش بين هذه الثقافات أعطى ساحة المحيط الهندي ميزة الاستمرار والتماسك، وهذا ما كان مفقودا في البحر الأبيض المتوسط منذ ظهور الإسلام. وربما فسر هذا ما حدث في البحر الأبيض المتوسط (وكان في أغلب الأحيان عامل فرقة لا توحيد) من تقلبات في التجارة والاتصال لا تظهر في المحيط الهندي حيث سادت فترات تاريخية مختلفة تمام الاختلاف.

يعالج الباب الثالث النظام الآسيوي، لكن قبل أن ننتقل إلى تلك الساحة المختلفة تمام الاختلاف، لا بأس من أن نستعرض العبر المستخلصة من مصر.

العبر المستخلصة من مصر

Lessons from Egypt

في القرن الثالث عشر، وهذا ما يعترف به الكثير حتى تشاونو Chaunu (١٩٧٩م ترجمة ص ٥٨) كانت مصر في طليعة النظام العالمي. ففي تلك الفترة

> تم تأمين الاتصال بين البحر الأحمر، والهند، والصين، والملايو، والهند الشرقية بالاعتماد على انتقال الرياح الموسمية للملاحة ... فقد كان لمصر قبل سيطرة المماليك وبعدها صلة مباشرة بالهند والجزر الشرقية، ووسعت نظام اتصالاتها حتى وصل إسبانيا الإسلامية والمغرب العربي (هكذا). وهكذا سبقت مصر البرتغال ... وفي الوقت ذاته في القاهرة ... كان لجماعة من الأثرياء أفق ضم ثلث العالم بأسره تقريبا.

لقد استطاعت مصر بفضل موقعها الاستراتيجي بين البحر المتوسط والبحر الأخضر (بحر جنوب الصين) وقدرتها على الدفاع عن نقطة الاتصال تلك ضد الأطماع

الأوروبية أن تضمن استمرار أهميتها بعد سقوط اقتصادها الإنتاجي ضحية لتناقص السكان، والنظام الإقطاعي الجائر الذي سيطرت عليه جماعة من العسكر، والأدهى من هذا وذاك خسارتها لإمبراطورية الشام بسبب هجمات تيمورلنك.

وهكذا تبين على المدى الطويل أن إضعاف اقتصاد مصر المحلي ليس بأهمية عجزها عن السيطرة على هذا الطريق الرئيس للتجارة الدولية. صحيح أن مصر وشريكتها الرئيسة في التجارة – البندقية – نجحتا في التمسك باحتكارهما المشترك خلال القرن الخامس عشر، لكنهما لم تتمكنا من مقاومة الانحدار الذي ألم بذلك الطريق. فقد حلت بمصر والبندقية كارثة قاتلة حين نجح فاسكو دا غاما Vasco da Gama في الدوران حول إفريقيا.

في شهر يوليو ١٤٩٧م، أبحر دا غاما من البرتغال، وتمكن في النهاية من الدوران حول رأس الرجاء الصالح ومهاجمة المستوطنات العربية في ملندي، وقلوة، وزنجبار، ومومباسا على الساحل الشرقي من إفريقيا، ثم توجه إلى البحار المفتوحة نحو كلكتا. "حين سار البرتغاليون على خطى دا غاما في رحلته الثانية عام ١٥٠٢م، قرروا انتهاج سياسة مهمة ترتكز على إغلاق البحر الأحمر في وجه الملاحة المسلمة". (سرجنت Sejeant ١٩٦٣م: ص ١٥). بعد ذلك بوقت قصير، هاجم البرتغاليون موانئ الخليج العربي. فسارع سلطان كوجارات المسلم، وحاكم اليمن، وعمدة كلكتا الهندوسي إلى طلب الحماية من المماليك ضد البرتغاليين، لكن الهزيمة لحقت بالأسطول المصري في بحر العرب، وتعرض الاقتصاد المصري إلى ضربة موجعة بسبب انقطاع التجارة الهندية التي تعتمد عليها مصر بصفة أساس. كما أن فتح مصر على يد الأتراك العثمانيين عام ١٥١٦م كان بمثابة الضربة القاضية.

بحثنا في هذا الفصل في القوات الكثيرة التي تألبت على إضعاف مصر على مدى قرون عدة. فالتهديد العسكري المزدوج من الأوروبيين الصليبيين والمغول الآسيويين هو

الذي حرك العملية، وهذا أدى إلى عسكرة المنطقة وإضعاف المجتمع المدني ومؤسساته الاقتصادية الحيوية. زد على ذلك أن الاقتصاد الضعيف ازداد ضعفا بتأثير وباء الطاعون الذي لم يترك سوى تجارة الهند باعتبارها المصدر الوحيد للثروة. لكن حين استولى البرتغاليون على تلك التجارة، قضي على مصر قضاء مبرما. إن ما تسبب في تراجع مصر عن مكان الصدارة في النظام العالمي المتداعي لم يكن افتقارها إلى الحنكة التجارية بقدر ما كان افتقارها إلى القوة النارية. (أيالون Ayalon ١٩٥٦م).

الهوامش
Notes

١- لويس التاسع ذاته وقع في الأسر ولم يطلق سراحه إلا بعد دفع فدية ضخمة.

٢- إن إهرنكروتز قاس جدا في تقويمه لدور الجنويين في مستهل هزيمة أوروبا في المنطقة. ويذكر أن:

> تجارة العبيد بين جنوة وسلطان المماليك (في النصف الثاني من القرن الثامن عشر) كان لها أعمق الأثر في رسم معالم تاريخ غرب البحر الأبيض المتوسط. وقد استغلتها جنوة لتكسب الهيمنة التجارية. أما المماليك فقد اعتمدوا عليها للحفاظ على سيطرتهم على مصر وسوريا وصقلية وتوسعة نفوذهم. وقد اختفت المؤسسات الصليبية والإمارات الأرمنية تحت الضربات المحمية التي ألحقتها بها جيوش العبيد التي تكونت بفضل تلك التجارة ... ويمكن القول إن سياسة جنوة الممالئة للمماليك كانت عاملا حاسما في القضاء على سيطرة المسيحيين على أيدي المقاتلين المسلمين.

ولكن يسهل القول إن تعاون البندقية في التجارة النائية ربما كان مهما مثل تقديم جنوة العبيد في مجال الإسهام في قوة الدولة المصرية.

٣- إن تفسيري الخاص لهذا القصور هو أن هناك عاملين تضافرا لطمس معالم هذه المعطيات على الرغم من أن المسلمين لم يكونوا أقل فطنة وذكاء في مجال التجارة والأعمال عن التجار الإيطاليين أو تجار شمبانيا. أما العامل الأول فهو أن

الإسلام يفرض وجود شاهدين يشهدان شفويا على صلاحية العقد؛ لذلك فإن العقود رغم إمكانية تسجيلها كتابة، لا يمكن إنفاذها بدون الشهود. وهذا يعني أن بعض الاتفاقيات لم تكتب. وأما العامل الثاني فإن الاتفاقيات الورقية الفعلية لم تكن تعطى إلا للأطراف المتعاقدة على الرغم من أن التجار المسلمين استخدموا كتابا بالعدل ليشهدوا على معاملاتهم التجارية. وعلى النقيض من أقرانهم الأوروبيين، لم يكن الكتاب بالعدل يحتفظون بالسجلات الرسمية ذاتها التي كانت تحفظ في سجلات ضخمة (في حال جنوة) أو في سجلات كاتب المحكمة (كما في شمبانيا). فكل ما كان يحفظ إذن هو أنموذج من العقود التي تتلف بعد إتمام العملية التجارية؛ وهذه هي بعض الوثائق التي عثر عليها في "مزبلة مطبخ" الجنيزة.

٤- كما سنرى، هناك بعض الوثائق التي عثر عليها في أوراق جنيزة والتي قام جواتين بدراستها (١٩٦٧م)، لكنها تعود إلى فترة محدودة، كما أن الخطأ في العينات ربما كان كبيرا.

٥- تحدد الملكية المشتركة أنه لا يمكن التصرف في حصة شريك في ملكية مشتركة بدون موافقته وأن من الواجب تقسيم الأرباح بنسبة الإسهام في الملكية (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ : ص ص ٢٥-٢٦). ولا يجيز المذهب الشافعي دمج رأس المال دون تمييز في الملكية المشتركة، في حين أن المذاهب الأخرى لا ترى مانعا فيه. ولم يكن جائزا بحسب المذهب الشافعي المتشدد سوى الشراكة محدودة الاستثمار.

> في هذا النوع من الشراكة، يسهم كل شريك بمبلغ معين من المال في الصندوق المشترك، ويجب أن يمتزج رأس المال هذا لكي يصبح العقد نافذ المفعول. ويمكن للمستثمرين الإسهام في الشراكة بالتساوي أو بالنسبة التي تلائمهم على أن يتناسب نصيب كل من الشركاء في الربح أو الخسارة مع نصيبه في الاستثمار الكامل. وكل شرط يمنح أحد الشركاء نصيبا في الأرباح أكبر من نصيبه في الاستثمار الكامل يعتبر لاغيا. كما لا يجوز تخصيص أي جزء إضافي إلى أي شريك لقاء مهاراته في العمل أو علاقاته التجارية. (يودوفيتش، ١٩٧٠ أ : ص ٣٤).

٦- انظر أيضا جواتين (١٩٦٧م: ص ص ٨٧، ٣٦٢-٣٦٧ على سبيل المثال). وهذه المصادر ليست مستقلة، على اعتبار أن يودوفيتش يعتمد على مقالة جواتين *"الصناعات الرئيسة في البحر الأبيض المتوسط كما تعكسها سجلات جنيزة القاهرة* *The Main Industries of the Mediterranean as Reflected in the Records of the Cairo Geniza"* (١٩٦١م).

٧- يلحظ يودوفيتش (١٩٧٠ أ: ص ١٩٧٢) أنه على الرغم من أن "الترتيبات التجارية التي تشبه الوكالة كانت معروفة في الشرق الأدنى وحوض البحر الأبيض المتوسط منذ العهود القديمة، فإن الشكل الإسلامي للعقد (القراض، أو المقارضة، أو المضاربة) هو أقدم أشكال الترتيبات التجارية المماثلة لتلك المؤسسة الاقتصادية والقانونية التي عرفت فيما بعد في أوروبا باسم *كومندا* *commenda*.

٨- مع أن وثائق الجنيزة عثر عليها في مكتب نفايات مجاور لمعبد يهودي في الفسطاط (القاهرة القديمة) كان يستخدمه اليهود القادمون من المغرب (أي المغرب وتونس الآن) بصفة رئيسة، إلا أن الوثائق لا تقتصر على اليهود وحدهم. وكما يشير جواتين في أماكن أخرى (١٩٦٤ ب) فقد كانت الفوارق شبه معدومة بين الممارسات التجارية عند المسلمين واليهود.

٩- يقدم لبيب (١٩٦٥م) تصورا مختلفا لعصر المماليك على أساس تحليل منتظم مماثل للحوليات التاريخية وهذه مصادر غير معدة لكي تجيب عن أسئلة اقتصادية.

١٠- يقول يودوفيتش في كتابه *فجر الأعمال المصرفية الحديثة* *The Dawn of Modern Banking* (٩٧٩م: ص ص ٢٥٥-٢٧٣) إن البنوك لم تكن معروفة في الشرق الأوسط قبل أن يدخلها الأوروبيون إلى تلك المنطقة في القرن التاسع عشر. لكن هذه المقارنة لا تبدو منصفة. فالبنوك كما نعرفها اليوم لم تكن موجودة أيضا منذ القرن

الثالث عشر في أوروبا، وكثير من الممارسات المصرفية التي وصفها جواتين معروفة من دراستنا لمدينة بروج في القرن الرابع عشر. (انظر الفصل الثالث).

١١- يبين جواتين (١٩٦٧م: ص ٢٤١) أن *آفال Aval* الفرنسية، وهي التصديق على صك التبادل، مشتقة من كلمة "*حوالة*" العربية.

١٢- إن جزءا كبيرا مما يلي ملخص من *القاهرة: ألف سنة وسنة من عمر المدينة المظفرة Cairo: One Thousand and One Years of the City Victorious* (أبو لغد، ١٩٧١م).

١٣- كانت القاهرة مقصورة على النخبة من الأجانب، وفي الحقيقة كان يحظر على العامة دخولها.

١٤- كما ذكرنا سابقا، كانت المعارك البحرية بين السفن الحربية الجنوية والفاطمية القادمة من شمال إفريقيا في القرنين العاشر والحادي عشر المراحل التمهيدية من الحروب الصليبية.

١٥- في ملحوظة تفسر ترجمتها للمقدسي الذي ذكر أن القناة كانت مغلقة يعطي رانكينغ وأزو (الحاشية في ص ٢٨) الخلفية التالية: "المقصود بهذا قناة تراجان التي كانت تصل أحد فروع النيل بأرسينو في البحر الأحمر. أما القناة الأصلية المعروفة باسم نهر بطليموس فقد بدأها الفرعون أخناتون الثاني (٤٨٠ ق.م.) وأنجزها بطليموس (٢٧٤ ق.م.) ثم أصلحها تراجان (١٠٦ م).... وكانت لا تزال مفتوحة للنقل حتى القرن العاشر". أما هايد (١٨٨٥م: ص ٤٠) من ناحية أخرى، فيرجع امتلاءها إلى أواخر القرن الثامن، وهذا توقيت بعيد الاحتمال.

١٦- يصف جواتين القرن العاشر والحادي عشر والثاني عشر بأنه قمة التعايش بين العرب واليهود.

١٧- يذكر لبيب دون موارية (١٩٦٥م: ص ٦٢) أنه في العصر الأيوبي والعصر المملوكي كان من الضروري أن يكون التجار مسلمين. "الحقيقة تقول إن على

التجار الراغبين في الانضمام إلى الكارمية اعتناق الإسلام أولا أو أن يكونوا من المسلمين فعلا. وبهذه الطريقة استفادت الجماعة من خبرات المسيحيين واليهود (الذين اعتنقوا الإسلام) ومن التجار المسلمين الذين قدموا للإقامة في مصر بعد الاضطرابات والقلاقل في العراق. ولم يكن ثمة مانع من أن يكون التاجر الكارمي حديث الإسلام. ويذكر ويت Wiet (١٩٥٥م) مثلا تاجرا على جانب كبير من الأهمية كان يهوديا قبل اعتناقه الإسلام.

١٨- هذا ما يجادل به فيشل (١٩٨٥م: ص ٧٠) بالتأكيد، مع أن أشتور (١٩٦٥م، طبعة ١٩٧٨م: ص ص ٥١–٥٢) وآخرين يعترضون على ذلك.

١٩- تتضمن لائحة ويت بتجار الكارمية كثير ممن سجلت وفياتهم في لوائح الوفيات بسبب الطاعون ذلك العام، لكنها تتضمن أيضا بعض التجار الذين كانوا يمارسون نشاطاهم في النصف الثاني من القرن الخامس عشر، أي بعد فترة طويلة من التاريخ الذي يحدده أشتور لاختفائهم.

٢٠- كان أصحاب الاختصاص السوريون يؤتى بهم إلى قبرص لإعطاء المشورة بشأن إنتاج السكر، ويذكر أشتور (١٩٨١م: ص ١٠٥) أن ماركو بولو يروي أن بعض المستشارين المصريين كانوا يعلمون أساليبهم في تكرير السكر للصينيين في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، مع أني لم أستطع العثور على هذا في ترجمتي.

٢١- يقارن لبيب النوعية الرديئة للحرير المصري بالمقارنة مع الخيوط الممتازة التي تنتج في العراق وبلاد فارس. أما الحرير السوري، من جهة أخرى فكان يحظى باحترام كبير إذ كان النساجون المصريون يمزجونه بحريرهم ليحصلوا على سعر أعلى. وبالفعل كان هناك ٥٠٠ سوري يعيشون في الفيوم ليقوموا بزراعة أشجار التوت وتربية دود القز بتكليف من الحكومة (لبيب، ١٩٦٥م: ص ٣٠٧).

٢٢- حدثت النهاية الحاسمة في ١٤٢٩ – ١٤٣٤م. ففي السنة الأولى أقام السلطان بارزباي هيئة حكومية لاحتكار تجارة الفلفل؛ وفي عام ١٤٣٠م منع التجار البنادقة من النزول من سفنهم في ميناء الإسكندرية. وقد تحدى تجار الكارم هذا الخطر وصعدوا إلى السفن لمزاولة التجارة مع الإيطاليين مما أدى إلى نشوب صراع علني بين تجار الكارمية والدولة. وفي عام ١٤٣٤م فرض السلطان بارزباي حظرا على إبرام العقود بين تجار الكارم والبنادقة وحاصر سوق الفلفل، ثم وسع احتكاره فيما بعد ليشمل مواد أخرى (لبيب، ١٩٦٥م: ص ص ٣٣٧–٣٥٧ وأماكن أخرى).

٢٣- عانت مصر من نسبة وفيات أعلى من سورية، وهذه شهادة لا تخلو من المفارقة على تمتعها بمكانة مركزية على طرق التجارة العالمية. ويقدر ابن حبيب أن نسبة الوفيات في دمشق بسبب الطاعون لا تتعدى ربع السكان. (دولز، ١٩٨١م: ص ٤٥١).

٢٤- انظر ربيع (١٩٧٢م: أماكن متفرقة) للاطلاع على شرح مفصل للمؤسسات الإقطاعية عند المماليك، وهي عبارة يرفض استخدامها. ويقارن همفريز Humphries (١٩٧٧م: ص ٧) النظام المملوكي بسابقة في بلاد الشام قائلا: لو أن أحدا قارن جيوش جيوش بلاد الشام في القرن الثاني عشر بقوات المماليك في القرن الثالث عشر لاكتشف بشكل واضح أن قوات المماليك كانت عبئا ثقيلا على المجتمع، وأنها كانت تشكل كيانا مترابطا ومتماسكا، أي أنها كيان أقدر على خدمة مآربه الخاصة، وفي الوقت ذاته غريب عن المجتمع الذي يسيطر عليه".

٢٥- لم تتحقق مخططات الأوروبيين في العثور على أقصر الطرق للوصول إلى الهند إلا في القرن التاسع عشر حين شرع الفرنسيون في حفر قناة السويس بالتواطؤ مع البريطانيين.

٢٦- يذكر لبيب (١٩٦٥م: ص ص ٢٤٠-٢٤٣) أنه كان على المسيحيين من أوروبا وبيزنطة دفع ضرائب مختلفة. فقد كان على كل مسافر أن يدفع رسوم دخول وصوله تسمى مكس السماح (تعادل قطعتين ذهبيتين في القرن الخامس عشر). وكان عليهم أيضا دفع ضريبة ٢٪ على ما يحملونه من مال. فقد كانت البضائع من دار الحرب خاضعة لرسوم جمركية تصل إلى ٢٠٪ في كل البلاد الإسلامية. وكانت هذه الرسوم تجبى في الإسكندرية ودمياط؛ لكن ليس في الرشيد، على اعتبار أنه كان محظورا على تجار دار الحرب النزول فيها. وفي المقابل، لم يكن التجار المسلمون يدفعون شيئا غير الزكاة (نظريا ٢,٥٪). وكانت هناك رسوم مشابهة تدفع على البضائع المصرية المصدرة إلى أوروبا.

الباب الثالث

آسيا
Asia

نظام المحيط الهندي : وله ثلاثة أقسام

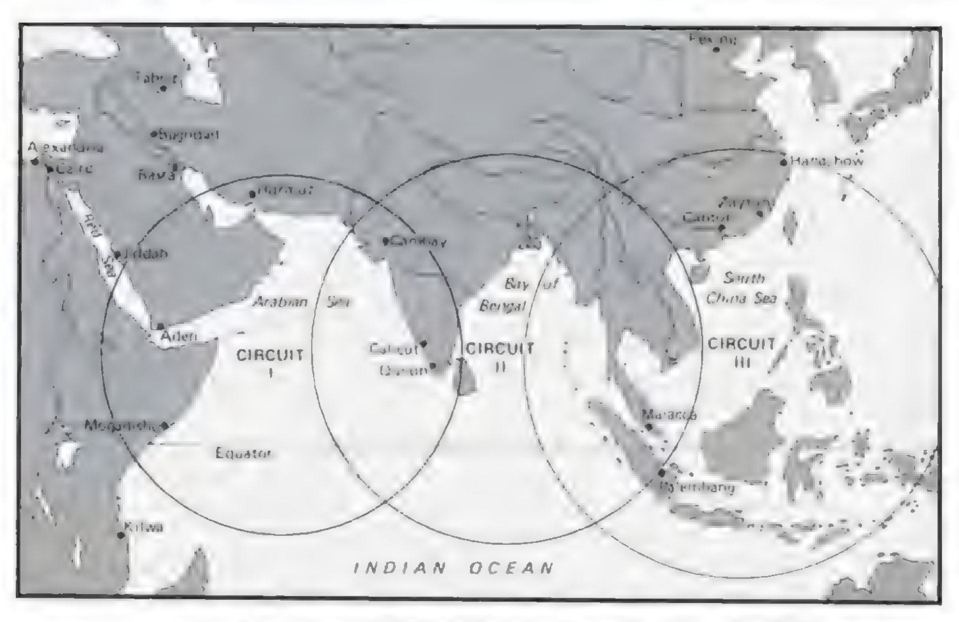
THE INDIAN OCEAN SYSTEM: DIVIDED INTO THREE PARTS

في القرن الثالث، وحتى قبله بفترة طويلة، كانت التجارة التي تمر في بحر العرب، والمحيط الهندي وبحر جنوب الصين تنقسم إلى ثلاث دوائر متقاطعة تسيطر على كل منها مجموعة من العوامل السياسية والاقتصادية المشتركة كانت بالاشتراك مع غيرها من العوامل مسؤولة إلى حد كبير عن التبادل التجاري في المناطق المجاورة. (الشكل رقم ١٠). وقد بنيت هذه التقسيمات على أسس جغرافية، مع أن المناطق الجغرافية هذه تحولت شيئا فشيئا إلى مناطق ثقافية أيضا.

أما الدائرة الواقعة في أقصى الغرب فكانت ذات أغلبية مسلمة تجتذب إليها أصحاب السفن، وكبار التجار، ووكلاءهم المقيمين من موانئ الجزيرة العربية أو من العواصم الداخلية مثل القاهرة وبغداد، التي تحدثنا عنها في الفصلين السادس والسابع. وكما سبق أن رأينا، فإن السفن التجارية الإسلامية التي تخرج من الخليج كانت تتوقف على امتداد الساحل الشمالي الغربي للهند (عادة في كوجارات) قبل أن تتابع إبحارها جنوبا إلى ساحل مالابار. أما السفن التي تخرج من البحر الأحمر، فكانت تبحر مباشرة إلى مالابار بعد أن تتوقف في عدن أو حضرموت. وفي ميناء كومباي وكوجارات وفي مراكز ميناء مالابار التجارية مثل قيلون وكلكتا، كانت تمارس أعمالها من خلال

"مستعمرات" كبيرة من التجار المسلمين المقيمين. فبعض أولئك التجار قدموا أصلا من الشرق الأوسط ثم استقروا وتزوجوا وتأقلموا مع وطنهم الجديد؛ وبعضهم كانوا من أبناء المنطقة، لكنهم اعتنقوا الإسلام وتبنوا ثقافة المسلمين ولغتهم من خلال علاقاتهم التجارية الطويلة مع المسلمين.

وأما الدائرة الوسطى فهي التي تربط الساحل الجنوبي للهند – مالابار في الغرب وكورومانديل في الشرق – بمنطقة سومطرة والملايو التي تحيط بمضيق مالاقا، وجزيرة جاوا وبقية الجزر الإندونيسية. كانت هذه المنطقة ذات ثقافة هندوسية في أغلبيتها، على الأقل في دوائرها الحاكمة، رغم وجود صلات بوذية وتأثيرات صينية. صحيح أن الإسلام حقق إنجازات كبيرة بدءا من القرن الرابع عشر، لكن نفوذ المسلمين بقي ثانويا حتى القرن الثالث عشر



الشكل رقم (١٠). الدوائر الثلاث في تجارة المحيط الهندي (حسب شودهوري).

وأما الدائرة الواقعة في أقصى الشرق فكانت منطقة صينية، وهي البحر الذي يربط الساحل الشرقي للهند الصينية والشواطئ الشمالية لجزيرة جاوا بالموانئ الكبيرة جنوبي الصين التي كانت تخضع لهيمنة بحرية السنغ ثم اليوان. كانت تلك منطقة الطائفة البوذية، ولاسيما الكومفوشية، والتي أطلق عليها الباحثون منطقة "تجارة الإتاوة" بامتياز.

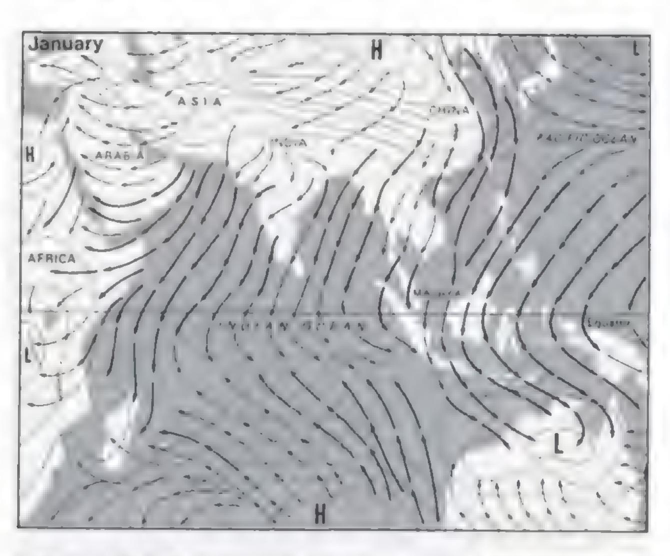
وعلى الرغم من إمكانية تحديد ثلاث عقائد ثقافية في أرجاء المحيط الهندي، لكن الذي رسم الحدود بين المناطق الثلاث لم يكن الثقافة في حد ذاتها، إذ انتشرت التأثيرات الثقافية بكل حرية ضمن حدود كل منطقة من هذه المناطق الثلاث التي كانت أنماط الرياح الموسمية المنفصلة ترسم حدودها بشكل أساس. فتلاقي أنماط الرياح التي تدور باتجاهات متعاكسة، كما هو موضح في الشكل رقم (١١)، يقسم المنطقة الواسعة إلى نظم فرعية منفصلة.

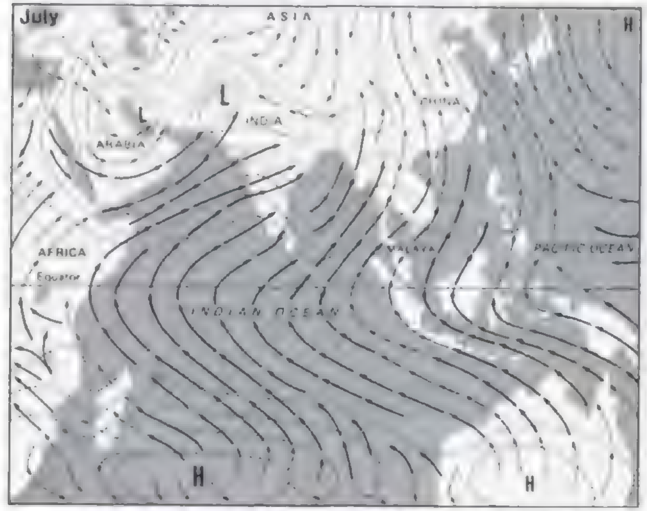
صحيح أن أرباب السفن في أي من النظم الفرعية قد يغامرون في دخول الدائرة المجاورة لممارسة تجارتهم، أو حتى في التجوال بحرية في الدوائر الثلاث، لكن الحالة "الطبيعية" للمحيط الهندي هي التعايش بين العديد من القوى المهيمنة محليا، إذ لم يكن هناك قوة وحيدة تسيطر على النظام بأكمله. (لمزيد من الشرح انظر شودهوري Chaudhuri ١٩٨٥م، وغيره).

كان الممثلون من المناطق الثقافية الثلاث يلتقون لتبادل الأفكار والبضائع في المراكز التجارية وهي أماكن لاجتماع التجار والمبعوثين. فرؤوس الجسور التي أقيمت في تلك المراكز التجارية لتكون أماكن لاجتماع التجار والمبعوثين كانت مسؤولة عن التبادل الثقافي بين مختلف المناطق، مثلما حدث حين انتقل الإسلام إلى الملايو وإندونيسيا، (انظر مناقشة مالاقا في الفصل التاسع) على عكس المناطق الداخلية المنتشرة حول الموانئ والبعيدة عن "طريق التجارة" الرئيس التي بقيت في عزلة عن هذه التيارات الدولية.

وبما أن الحدود بين النظم الفرعية الكبيرة كانت تتبع قوى الطبيعة بدلا من القوى العسكرية، فلا بد من أن تكون نقطة الانطلاق في الباب الثالث ضرورات الرياح الموسمية التي قسمت الرحلة الطويلة في المحيط الهندي إلى دوائر ثلاث هي المبينة في الشكل رقم (١٠):[1]

الدائرة الواقعة في أقصى الغرب، من البحر الأحمر — الجزيرة العربية — الخليج العربي إلى الرأس الجنوبي الغربي من القارة الهندية؛ [٢] الدائرة الوسطى، وتمتد من الساحل الهندي الجنوبي الشرقي إلى مضيق مالاقا وجزيرة جاوا؛ [٣] الدائرة الواقعة في أقصى الشرق والتي تمتد من مضيق مالاقا وسندا والأرخبيل الهندي (جاوا وما وراءها) إلى الموانئ الكبيرة في جنوبي الصين.





الشكل رقم (١١). أنماط الرياح الموسمية في المحيط الهندي.

ويعد كتاب ابن ماجد الذي وضعه في نهاية القرن الخامس عشر قبل وصول البرتغاليين إلى المحيط الهندي خير دليل عن الرياح الموسمية. صحيح أنه لا يحوي أية إضافة جديدة؛ أو وصفا لطرق جديدة، لكنه كان ترميزا للخرائط البحرية العربية السابقة وتوسعة مفصلة لها. ففي الفائدة الحادية عشرة من هذا العمل (انظر تيبتس Tibbetts ١٩٨١م: ص ص ٢٢٥-٢٤٢) يعطي ابن ماجد نصيحة مفصلة عن "الرياح الموسمية (مواسم الإبحار) التي يجب على المرء الإبحار فيها، وعن فترات هبوب الرياح، وبداياتها ونهاياتها، مبينا مساوئ كل منها" (تيبتس، ١٩٨١م: ص ٢٢٥). ويضع ابن ماجد فجوة بين الدوائر، وكما سنرى، فإن ما حذفه لا يقل أهمية عما أورده (الجدول رقم ١).

فقبل كل شيء ينظر ابن ماجد إلى الدائرة الممتدة من الجزيرة العربية إلى الهند، ويناقش توقيت الانطلاق من سواحل الجزيرة العربية (اليمن وجدة) مبينا أن الوصول إلى مالابار في الهند، يحتم أن تتم هذه الرحلة في نهاية شهر مارس أو أوائل أبريل، لكن ليس في أوائل مايو بأية حال من الأحوال. (من الممكن تأخير الرحلة قليلا إذا كانت كوجارات المحطة النهائية، وتأخيرها شهرا كاملا إذا كان ميناء هرمز أو الخليج العربي هو المحطة النهائية). لكن المهم في الأمر "أن يكون الوصول إلى الهند قبل إغلاق المحيط الهندي" (تيبتس، ١٩٨١م: ص ٢٢٦) على اعتبار أن في السنة تسعين يوما يكون فيها الإبحار في البحار المفتوحة في الدائرة الغربية من المحيط الهندي انتحارا. أما نتائج تفويت الموسم المحدد للإبحار فعادة ما تكون خطيرة لأن الرياح المعاكسة قد تمنع السفن المتجهة شرقا من الحركة لمدة قد تصل إلى سنة كاملة.

> اعلم أن الرجل المتجه إلى الهند حين يضطر إلى الرسو بسبب العيزب Ayzab (الرياح الموسمية) في الشهر أو فرتق Fartak ويريد الذهاب إلى الهند... عليه ألا يبقى هناك أكثر من أربعة أشهر، أما من يضطر إلى الرسو في اليمن فعليه البقاء فيها عاما كاملا إذا كان متجها إلى الهند، أما إذا كان يقصد هرمز فيكفيه سبعة أشهر.

الجدول رقم (١). مواعيد الإبحار حسب الرياح الموسمية.

خط السير	المواعيد المعطاة	المصدر
موسمان من الغرب إلى الشرق (الجزيرة العربية إلى مالاقا)		
موسم الرياح الطويل (قوس) بين فبراير ومايو		
الجزيرة العربية إلى ساحل الهند الغربي		
مسقط إلى مالابار	٢٠/٢-١١/٤	ابن ماجد
مسقط إلى كوجارات	غادر حتى ١/٥	ابن ماجد
مسقط إلى السند	غادر حتى ١١/٥	ابن ماجد
مسقط إلى مالاقا	غادر حوالي ١٧/٣-١٨	سلبي وسليمان
عدن إلى كوجارات	١٧/٣-٦/٥	سلبي
عدن إلى كوجارات	١٨/٣-٧/٥	سليمان
من ساحل الهند الغربي إلى مالاقا		
كوجارات إلى مالاقا	١١/٤-٢٨/٩	ابن ماجد
كوجارات إلى مالاقا	غادر حوالي ١٧/٣-٢٦/٤	سلبي
كوجارات إلى مالاقا	غادر حوالي ١٨/٣-٢٧/٤	سليمان
مالابار إلى مالاقا	غادر حوالي ٢١/٤	ابن ماجد
مالابار إلى مالاقا	غادر حوالي ١٦/٤	سلبي
مالابار إلى مالاقا	غادر حوالي ١٧/٤	سليمان
موسم الرياح القصير (دماني) منتصف أغسطس حتى نهاية سبتمبر		
الجزيرة العربية إلى ساحل الهند الغربي وما وراءه		
عدن إلى الهند	٢٩/٨-١٨/٩	ابن ماجد
عدن إلى الهند	غادر ٢٤/٨-٢٨	سلبي
عدن إلى الهند	غادر ٢٥/٨	سليمان
عدن إلى مالاقا	غادر ١٤/٨-١٥	سلبي
عدن إلى مالاقا	غادر ١٥/٨	سليمان
هرمز إلى مالاقا	غادر ١١/٨	ابن ماجد

تابع الجدول رقم (١).

خط السير	المواعيد المعطاة	المصدر
ساحل الهند الغربي إلى مالاقا		
كوجارات إلى مالاقا	غادر ٣/٩	سلبي
كوجارات إلى مالاقا	غادر ١٤/٩	سليمان
كوجارات إلى مالاقا	غادر ٢٤/٩	ابن ماجد
مالابار إلى مالاقا	غادر ٢٣/٩	سلبي
مالابار إلى مالاقا	غادر٢٤/٩	سليمان
مالابار إلى مالاقا	غادر٢٨/٩	ابن ماجد
موسم طويل واحد من الشرق إلى الغرب (الصين إلى الجزيرة العربية)		
موسم عيزب (منصف أكتوبر حتى منتصف أبريل)		
الصين ومالاقا إلى الهند وما وراءها		
الصين إلى مالاقا	٢/٣-٢٣/١١	ابن ماجد
مالاقا إلى عدن	٢٠/٢-١/١	ابن ماجد
مالاقا إلى عدن	١٥/٢-٢٧/١٢	سلبي
مالاقا إلى عدن	١٦/٢-٢٨/١٢	سليمان
سومطرة إلى عدن	٥/٢-٧/١٢	سلبي
سومطرة إلى عدن	٦/٢-٨/١٢	سليمان
سومطرة إلى بنغال	١١/٤-٢٠/٢	ابن ماجد
سومطرة إلى بنغال	٦/٤-١٥/٢	سلبي
سومطرة إلى بنغال	٧/٤-١٦/٢	سليمان
الهند إلى الجزيرة العربية		
بنغال إلى عدن/هرمز	٣١/١-٢/١	ابن ماجد
بنغال إلى عدن/هرمز	٢٦/١-٢٧/١٢	سلبي
بنغال إلى عدن/هرمز	٢٧/١-٢٨/١٢	سليمان
كلكتا إلى كوجارات	أكتوبر – إبريل	ابن ماجد

تابع الجدول رقم (١).

خط السير	المواعيد المعطاة	المصدر
كوجارات إلى عمان	١٦/٤-١٣/١٠	سلبي
كوجارات إلى عمان	١٧/٤-١٤/١٠	سليمان
كوجارات إلى الجزيرة	١١/٤-١٨/١٠	ابن ماجد
كوجارات إلى الجزيرة	٢٧/٣-١٣/١٠	سلبي
كوجارات إلى الجزيرة	٢٨/٣-١٤/١٠	سليمان

من معلومات وردت في تيبتس، ١٩٨١م.

وعلى النقيض من الجدول الصارم الخاص بالإبحار في البحار المفتوحة، فقد كان من الممكن دوما الإبحار بمحاذاة الساحل وبين الخليج العربي وكوجارات (تيبتس، ١٩٨١م: ص ٢٢٧) على اعتبار أن هذا الطريق يبقى مفتوحا طوال السنة تقريبا.

أما رحلة العودة من الهند إلى الجزيرة العربية فمن الضروري أن تكون بين أواخر الخريف وأوائل الربيع مع توقف في منتصف الشتاء، ويقول ابن ماجد إن من الممكن الإبحار من كوجارات اعتبارا من ١٨ أكتوبر، لكن لابد من تأخير رحلة العودة لفترة قصيرة إذا كان الانطلاق من مالابار، لأن الأمطار التي تهطل هناك في تلك الآونة تفسد البضائع على ظهر السفن. ومن ناحية أخرى، يجب تجنب السفر بعد العاشر من فبراير، مع أن من الممكن الإبحار بمحاذاة الساحل إلى كوجارات ولو أن ذلك يبطئ سرعة السفينة. لكن ابن ماجد (تيبتس، ١٩٨١م: ص ٢٣١) يضيف الملحوظة المتشائمة التالية:

> إن من يغادر الهند في اليوم المائة (٢مارس) رجل حكيم، ومن يغادرها في اليوم العاشر بعد المائة يكن في الأمان، ومن يغادرها في اليوم العشرين بعد المائة إنما يمدد حدود الممكن، أما من يغادر الهند في اليوم الثلاثين بعد المائة فرجل تعوزه الخبرة ومقامر جاهل.

أما الجزء الثاني من دليل ابن ماجد فيخص الإبحار في خليج البنغال (أي الدائرة المركزية الثانية بين الهند والمضيق). ويقول إن شهر يناير هو الشهر الوحيد الذي يكون

فيه الطقس مواتيا لإتمام الرحلة إلى شبه القارة الهندية. لكن بعد الوصول إلى الساحل الجنوبي الشرقي، هناك موسم إبحار طويل (من ٢٠ فبراير إلى نهاية أبريل) يمكن فيه السفر عبر خليج البنغال إلى مضيق مالاقا. ومن المستحيل تقريبا إتمام الرحلة ذهابا وإيابا في موسم إبحار واحد. فالسفن القادمة شرقا من الهند تصل إلى منطقة الخليج إما في وقت وصول السفن المتجهة غربا من المضائق إلى الهند أو بعدها بوقت قصير مما يعني أن التأخر في المضائق قد يستغرق سنة كاملة.

في الوقت الذي كان ابن ماجد يكتب فيه، لم تكن السفن العربية تبحر إلى أبعد من منطقة المضائق (الجزء الثالث والأخير من فصله يتناول الإبحار إلى الساحل الشرقي من إفريقيا). وعلى الرغم من أن دليله الضخم يذكر بالتفصيل مجموعة متنوعة من الخطوط الملاحية — بما فيها تعليمات الإبحار على امتداد السواحل الشرقية لإفريقيا والدوران حول رأس الرجاء الصالح، والإبحار على امتداد السواحل الغربية لإفريقيا ودخول البحر الأبيض المتوسط عبر مضيق جبل طارق، أي باتجاه معاكس للرحلة التي قام بها فاسكو دا غاما فيما بعد — فإن ابن ماجد يهمل الدائرة الشرقية من المحيط الهندي — وهي بحر جنوب الصين، وبالتحديد من جاوا إلى الموانئ الجنوبية في الصين. صحيح أننا نعلم أن السفن العربية والفارسية قطعت تلك الدائرة منذ القرنين الثامن والتاسع، لكن هذا الخط الملاحي محذوف من هذه الوثيقة التي لولا ذلك لكانت وثيقة شاملة من وثائق القرن الخامس عشر.

لكن تفسير ذلك بسيط كما سنرى في الفصول القادمة. فالبحارة العرب لم يعودوا بحاجة إلى تعليمات في القرن الخامس عشر، وسفنهم لم تعد تبحر إلى الموانئ الصينية في النصف الثاني من القرن الرابع عشر لأنها مغلقة في وجه التجار الأجانب، وهذه حقيقة في منتهى الأهمية بالنسبة إلى تفسير انهيار النظام العالمي ما قبل الحديث. وسوف نتناول هذا الموضوع في الباب الثالث لأنه المفتاح على ما يبدو لانحدار النظام القديم والفرصة

التي أتاحها هذا لنشوء نظام عالمي جديد محوره أوروبا. فحين سحبت أسرة منغ بعد عام ١٤٣٥م الأسطول الصيني القوي من المحيط الذي كانت سفنها تجوب أرجاءه وتقوم بزيارات منتظمة إلى جنوب غرب الهند وتصل أحيانا إلى الخليج العربي، حدث فراغ هائل في القوى ملأه البرتغاليون الدخلاء بعد ٧٠ سنة بقوة نيرانهم المتوحشة.

لذلك يجب أن ننظر إلى المحيط الهندي بوصفه منطقة تجارة منقسمة إلى ثلاث دوائر أو نظم فرعية تشترك فيها جماعات متعددة وهي الفرس والعرب الذين كانوا يعملون لمصلحتهم الخاصة، وفي الوقت نفسه يقومون بدور الوسيط لأوروبا المطلة على البحر المتوسط؛ ثم الهنود على الساحل الغربي من شبه القارة الهندية الذين منحتهم عقيدتهم الإسلامية قربا خاصا من أهالي الشرق الأوسط، والهنود على الساحل الشرقي الذين شكلت ثقافتهم البوذية والهندوسية جسرا على خليج البنغال؛ ثم سكان المالايو وسومطرة وجاوة على اختلاف أنواعهم، والأجانب المقيمون منذ فترة طويلة الذين جعلوا من منطقة مضيق مالاقا بوتقة انصهار ثقافي على الأقل في المخازن التجارية العديدة المنتشرة على السواحل؛ والصينيون ثم المغول / الصينيون الذين سيطروا على الدائرة الشرقية بين جاوا والصين. أما أنماط الرياح التي قسمت المسافة بأكملها إلى دوائر ثلاث فنتج عنها نقطتا تبادل بقيتا ثابتتين نسبيا، وهما الساحل الهندي الجنوبي وسيلان حيث تتقاطع الدائرتان الأولى والثانية، ومضيق مالاقا حيث تتقاطع الدائرتان الثانية والثالثة.

وهكذا فإن الباب الثالث موزع بهذا الترتيب. فالفصل الثامن يتناول ساحلي جنوب الهند: كوجارات / مالابار الذي يتجه غربا نحو العالم العربي، وساحل كوروماندل الذي يتجه شرقا نحو مضيق مالاقا وما يسمى بأرخبيل الهند، أي إندونيسيا. أما الفصل التاسع فيبحث في منطقة المضيق ذاتها (التي وصفها الكاتب البرتغالي تومي بيريس Tome Pires في القرن السادس عشر، وله الحق في ذلك، بأنها

"حلق" التجارة البحرية العالمية) ويبين مدى قوتها في التأثير في النظام العالمي الشامل. أما الفصل العشر فيعالج اللغز الذي حير الناس أكثر من أي شيء آخر، ألا وهو الصين، التي بدا مؤكدا في عهد السنغ المحليين وخلفائهم اليوان الذين خضعوا للمغول أنها ستصبح القوة المهيمنة، إن لم نقل في العالم ففي جزء كبير منه على الأقل — من خلال الطريق البري العظيم عبر آسيا الوسطى، والطريق البحري العظيم عبر المحيط الهندي وملحقاته. لقد تناول الفصل الخامس بالتحليل أثر البحر الأسود في انهيار الطريق البري الشمالي. أما الفصل العاشر فيحكي قصة انهيار الطريق البحري الذي لا يمكن فصله عن الطريق البري. وهذا يوصلنا إلى السؤال الأخير في هذا الكتاب الذي سنطرحه في الفصل الحادي عشر ألا وهو: هل نهض الغرب أم سقط الشرق؟ في الباب الثالث نعتزم أن نبين أن الشرق تردى في الهاوية قبل ظهور السفن الحربية البرتغالية في المحيط الهندي بزمن طويل. فذلك العالم الذي هدّه الضعف كان ثمرة أينعت وحان قطافها. ولم يكن للغزاة أي فضل في ذلك؛ فقد آلت إليهم بقايا نظام عالمي سابق سخّروه بكل وحشية لخدمة مآربهم الخاصة.

الفصل الثامن

شبه القارة الهندية: في الطرق إلى كل مكان

THE INDIAN SUBCONTINENT: ON THE WAY TO EVERYWHERE

في العصور الوسطى لعبت شبه القارة الهندية، ولاسيما طرفها الجنوبي، دور همزتي الوصل والقطع في الوقت ذاته بالنسبة إلى الطريق البحري العظيم الذي يربط منطقة البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط بالصين. كان جنوب الهند البر الأساس والمنطقي الذي ترسو على ساحله الغربي السفن القادمة من إفريقيا والعراق، أما السفن القادمة من الصين والجزر وأشباه الجزر الإندونيسية، ومن ماليزيا أو تايلاند فكانت تجد ملاذا آمنا على شواطئه الشرقية. وتشير الأدلة من العصور القديمة، وحتى من حقبة ما قبل التاريخ، إلى أن جنوب الهند، شكل "مفصلا" حقيقيا[١] (ولو لفترات أقصر) حتى قبل اتصال أبعد المحطات بعضها ببعض بشكل مباشر، بين أحواض المحيط الهندي المنفصلة – ذلك "الطريق السريع الرئيس" لهجرات الشعوب، والانتشار الثقافي والتبادل الاقتصادي.

ولا يشكل جنوب الهند، على حد قول ستاين Stein (١٩٨٢م) وحدة "طبيعية" متجانسة وغير متمايزة، مع أنه يعرف بكونه المنطقة الدارفيديه Darvidian جنوب نهر كريشنا ومستجمع مياه الأمطار لرافده الرئيس، لكنه يحتوي على منطقتين بيئيتين كبيرتين هما ساحل مالابار (الذي يتركز الآن عند إقليم كيرالا الهندي) – وهو منطقة

ساحلية ضيقة ومنعزلة على امتداد السهل الساحلي، والسهول الواسعة في الشرق، وهي أراضي التاميل التي تعرف منطقتها الساحلية باسم كوروماندل[٢] وتفصلها عن مالابار جروف صخرية عالية (الشكل رقم ١٢).

لقد ركز معظم الباحثين في شؤون الهند، وبالأخص المهتمون منهم بالعصور الوسطى، على سهل التاميل، حيث تطورت سلسلة من الحضارات "العالية" بدءا بالبلافا Pallavas في القرن الثالث للميلاد (انظر نيلاكانتا ساستري Nilakanta Sastri ١٩٧٦م: ص ١٠١ وما بعدها). فالبلافا الذين قدموا غزاة من الشمال، أطاحت بهم أسرة محلية هي التشولا Chola، الذين طوروا بين القرن الخامس والثالث عشر مجتمعا زراعيا، وتجاريا، وصناعيا على درجة كبيرة من التقدم. ومن السهولة بمكان أن ندرك السبب الذي حمل الباحثين على حصر انتباههم في هذا الإقليم الشرقي لأن الأشكال الإجتماعية واللغوية والثقافية لحضارة تشولا "تركت أعمق الأثر في جزء كبير من شبه الجزيرة الجنوبية" (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ١٦).

ويحجم ستاين، وله الحق في ذلك، عن الجمع بين مالابار وهذا الإقليم "المتحضر" الزراعي، لا بسبب اختلافهما في المناخ والتنظيم الاجتماعي وحسب،[٣] بل لأن مالابار "بعد القرن العاشر، ومعها بقية مقاطعة تشيرا Chera (كيرالا)، كانت منطقة منعزلة تماما عن الأجزاء الأخرى من شبه الجزيرة الجنوبية. "لكن لا يسعنا إغفال مالابار نظرا لدورها البارز في نظام التجارة (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ص ١٤-١٥). وهذا هو أكثر ما يعنينا.

ومن المهم أن نعرف أن كلتا المنطقتين الفرعيتين من جنوب الهند كانتا معنيتين باقتصاديات العالم البدائية قبل القرنين الثالث عشر والرابع عشر بزمن طويل، يحتم علينا إلقاء نظرة إلى الوراء لكي نتتبع علاقاتهما بالنظم إلى الغرب والشرق منهما.



الشكل رقم (١٢). خريطة الهند القارية وتبين المناطق والمدن.

بواكير الصلات غربا بالبحر الأبيض المتوسط
Early Links Westward to The Mediterranean

كانت الدائرة الغربية من ساحة المحيط الهندي، وهي ما يعنينا الآن، التي واظبت على أداء وظيفتها على الوجه الأكمل في القرنين الثالث عشر والرابع عشر، موجودة على الدوام رغم المد والجزر الذي شهدته الحركة التجارية في ذلك الطريق الأولي تبعا لظروف المجتمعات التي تصل فيما بينها.

فقبل ٤٠٠٠ سنة كانت التجارة البحرية من كوجارات وإليها، وربما من ساحل مالابار أيضا، جزءا على ما يبدو من نظام تجاري يربط بين غرب آسيا وجنوبها (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٨١). لذا فإن حلقة الاتصال البحري بين بلاد ما بين النهرين (أي العراق اليوم) وما يعرف عند العرب ببلاد السند (أي باكستان اليوم) كانت قائمة، وقد تواصل امتدادها جنوبا ربما بوساطة هجرات الشماليين.

فبادئ ذي بدء، حظيت التجارة، والاتصالات الثقافية، وربما التبادل السكاني، باهتمام الشعوب التي سكنت السهول الخصيبة حيث ظهر مجتمعان من أقدم المجتمعات المدنية المعروفة في العالم - وهما بلاد ما بين النهرين (دجلة والفرات) اللذين يصبان في الخليج العربي، والوادي بين فرعي نهر الإندوس Indus الذي يصب في شمال بحر العرب. فالدليل على التبادل التجاري بين هاتين الحضارتين لا يأتي من وجود مصنوعاتها على الأرض وحسب (تيبتس، ١٩٥٦م: ص ص ١٨٣-١٨٤)، بل من وجود الأحافير أيضا في نقاط بينهما مثل جزيرة دلمون (وهي الآن البحرين) التي كانت وظيفتها الرئيسة خدمة التجارة العابرة.

أما الحضارة النهرية الثالثة التي تطورت في وادي النيل فقد أقامت على ما يبدو صلات بحرية مع مراكز أخرى كانت في طور النمو سواء في شرق البحر المتوسط (مثل إيبلا إلى الشمال من مدينة حلب اليوم [والصواب أنها تبعد حوالي ٥٥ كيلومترا إلى

الجنوب من مدينة حلب على الطريق بين حلب ودمشق. المترجم]، وبيبلوس إلى الشمال من بيروت اليوم، وربما في جنوب شرق الأناضول في تركيا اليوم) وعلى امتداد مختلف سواحل بحر العرب مثل بُنت Punt (ويفترض أنها الحبشة) والسهول الساحلية الجنوبية من شبه الجزيرة العربية، وربما حتى الطرف الغربي من شبه القارة الهندية، رغم ضعف الدليل على هذه المناطق.

ومن المؤكد أن التجارة في الألفية الأولى ق.م. كانت مزدهرة بالفعل بين البحر الأحمر وشمال غرب الهند. وربما كان عرب الجزيرة العربية هم المسيطرون على هذه التجارة منذ القرن الثالث ق.م. ويرغم تنامي اشتراك اليونانيين في التجارة، إلا أن هؤلاء البحارة استمروا في سيطرتهم عليها على مدى قرون عدة (سبنسر Spencer، ١٩٨٣م: ص ٧٦؛ بالارد Ballard، ١٩٨٤م: ص ص ١٥-١٦).[٤] فقد كانوا على الأغلب وسطاء في العلاقات التجارية المتنامية بين عالم البحر المتوسط والشرق.

وتزداد طبيعة هذه الاتصالات توثيقا في العصور "الكلاسيكية" الهلنستية، والرومانية رغم بقائها أسيرة التخمين في الفترات التي سبقتها. كانت الخطوط آنذاك قد تعمقت ولو بشكل انتقائي، من البحر المتوسط إلى الأجزاء الشمالية والغربية من شبه القارة الهندية. وامتدت الطرق برا وبحرا، لا عن طريق الخليج العربي وحسب، بل عن طريق القناة المصرية التي تصل بين البحر الأبيض المتوسط والنيل بالبحر الأحمر.

خلال تلك المرحلة من اكتشاف أوروبا للأجزاء الغربية من ساحة المحيط الهندي، أصبح بحر العرب طريقا معروفا ومستغلا، وربما حاول عدد من الأوروبيين الوصول إلى الدائرة الثانية التي تصل جنوب شرق الهند بوحدات جنوب شرق آسيا المتعددة. ويبين كتاب *مخاطر البحر الأحمر* *The Perilus of the Erythrean Sea* الذي وضع في القرن الأول للميلاد مدى دقة كتب الملاحة الخاصة بالطريق البحري إلى الهند آنذاك وأنها تؤكد التجارة الأوروبية القديمة مع شبه القارة،[٥] كما أن المراجع الأدبية

تشير إلى تلك التجارة. وهكذا يذكر بترونيوس Pertonius (في أوائل القرن الأول) باستنكار الأثواب الرقيقة الفاضحة من الأقطان الهندية التي تتزين بها نساء روما، كما أن بليني Pliny (في منتصف القرن الأول) يصف بالتفصيل الطريق إلى الموانئ الهندية عبر مصر؛ أما جغرافية بطليموس في القرن الثاني فتتضمن وصفا لساحل مالابار (لوجان Logan، طبعة ١٩٨١، ١: ص ص ٢٨٨-٢٩٣). وربما دخلت المسيحية ساحل مالابار (وهي اليوم كيرالا) منذ أواخر العصر الروماني، وهذا من العوامل التي أذكت نار الشائعات الصليبية حول مملكة برستور جون Kingdom of Prestor John (بكنغهام وهنتنغفورد Buckingham and Huntingford ١٩٦١م).

استورد الرومان من شبه القارة الحيوانات الغريبة، والأحجار الكريمة، والأخشاب والعاج، والحرير الصيني، والتوابل، وحتى السكر، والقطن، والفاكهة. لكن "بما أن ما أراده الرومان من الهند كان أكثر بكثير مما أراده الهنود من الرومان، فقد كان على الرومان التعويض عن الفارق بالمعادن الثمينة "سبنسر، ١٩٨٣، :٧٧) فمخابئ الذهب الروماني[٦] التي عثر عليها في سواحل شبه القارة تثبت أن الميزان التجاري كان آنذاك، وظل فيما بعد،[٧] يميل إلى صالح الهند بنسبة كبيرة (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ص ٧٦-٧٧؛ ريتشاردز، ١٩٨٦م: في عدة مواقع ولاسيما ص ص ٣١- ٣٤؛ توسنت، ١٩٦٦م: ص ٤٠).

كان لسقوط روما مضامين خطيرة على التجار العرب الذين تراجعت تجارتهم بشكل حاد في القرنين الخامس والسادس (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٩). وقد دخل جنوب الجزيرة العربية مرحلة من الكساد الاقتصادي، تاركا للساسانيين الفرس مهمة الإبقاء على خطوط الشرق مفتوحة إلى أن عاد العرب الذين اعتنقوا الإسلام حديثا من العاصمة العباسية في بلاد ما بين النهرين إلى تجارة المحيط الهندي في القرن الثامن. فمنذ ذلك التاريخ، وحتى هزيمتهم على يد البرتغاليين في العقد الأول من القرن السادس

عشر،[8] سيطر التجار المسلمون على دائرة أو دائرتين وأحيانا على الدوائر الثلاث كلها في المحيط الهندي.

وكما رأينا سابقا في الفصل السادس، فإن السفن العربية الفارسية كانت منذ القرن الثامن تقوم برحلة كاملة من الخليج العربي إلى موانئ الصين في بحر جنوب الصين. لكن مردود هذه الرحلة الطويلة، لم يكن كبيرا، على اعتبار أن أنماط الرياح كانت تقرر فترات الرسو في أماكن التقاء مختلف أنماط الرياح الموسمية في اتجاهات دائرية متعاكسة. فالموانئ على ساحل الهند الجنوبي الغربي وفي مضيق مالاقا المحاط بسومطرة وشبه جزيرة مالاوي، كانت من تلك الأماكن. وفي القرن العاشر، كانت الرحلة تقطع في الهند، ومرة أخرى في المضيق، وتتوقف في أماكن تحددها مواسم السفر، أي الرياح الموسمية.[9]

وشيئا فشيئا تأسست المستعمرات الدائمة للتجار الأجانب في هذه المواقع. (للاطلاع على طبيعة التجارة في الشتات، انظر كيرتن Curtin ١٩٨٤م). والسبب واضح. فالمقيمون الذين واجهوا فترات رسو تتراوح بين ثلاثة وستة أشهر في الميناء أقاموا العديد من المؤسسات الخاصة بهم التي يحتاجون إليها في حياتهم مثل المساجد والمعابد لأداء الصلاة، والمؤسسات القانونية والاقتصادية التي تحكم تعاملهم بعضهم مع بعض ومع أهالي البلاد الذين اهتدوا إلى الإسلام على أيديهم وتزوجوا نساءهم، حتى إنهم أقاموا أسواقا وأحياء سكنية كاملة فيها يخزنون بضائعهم ويعقدون صفقاتهم التجارية. ويذكر البلاذري، المؤرخ العربي في القرن التاسع، مستوطنات التجار المسلمين في مصب نهر الإندوس وساحل مالابار وسيلان (توسنت، ١٩٦١م: ص ٤٩). أما جواتين (١٩٦٣م) فيذكر مستعمرات تجارية يهودية لا في مالابار وحسب، بل على ساحل كورومياندل أيضا.

كان العملاء المقيمون، الذين لم يستخدمهم الإيطاليون حتى القرن الرابع عشر، من أوائل سمات التجارة في المحيط الهندي. ومع توسع مدى العمليات التجارية

في القرن التاسع، وبالأخص في القرن العاشر، حين انضمت الحركة التجارية الفاطمية القادمة من البحر الأحمر إلى التجارة القادمة من الخليج العربي، قلّ من يكملون الإبحار حول الدائرة من أصحاب السفن، كما قل عدد التجار الذين يصحبون بضائعهم حتى الصين، لأنهم فضلوا البقاء في مستعمراتهم الهندية.

وقد أقيمت أول مستعمرات تجار الشرق الأوسط على الساحل الشمالي الغربي من الهند حيث اندمج هؤلاء التجار بالسكان المحليين. وبدأ اعتناق التجار في كوجارات للدين الإسلامي في القرون الأولى بعد ظهور الإسلام، وازداد اعتناقهم للإسلام في نهاية القرن الثاني عشر وبداية القرن الثالث عشر مع إنشاء السلطنة التركية الإسلامية أو سلطنة العبيد في دلهي. ومنذ العهد الفاطمي، أقام التجار المسلمون واليهود مستعمرات تجارية في الجنوب في المنطقة المعروفة باسم ساحل مالابار.[١٠] وفي منتصف القرن الثالث عشر، أصبحت إحدى هذه المستوطنات أكبر ميناء استعماري للتجار المسلمين في ذلك الجزء من جنوب الهند.

لكن قبل أن نخوض في تفاصيل التطورات التي تلت، نتوقف قليلا للبحث في تاريخ الساحل المقابل في جنوب الهند، أي ساحل كورومواندل، الذي لعب دورا قديما في التجارة البحرية مع جنوب شرق آسيا مثله مثل الساحل الغربي مع الشرق الأوسط.

الصلات الأولى شرقا مع جنوب شرق آسيا
Early Links Eastward to Southeast Asia

تعود الصلات بين الهند وجنوب شق آسيا إلى زمن أبعد مما ظنه الباحثون الأوائل إذ اعتقدوا في البداية أن الصين والهند كانتا عامل الحضارة في جنوب شرق آسيا (حتى د.ج. ي. هول D. G. E. Hall، ١٩٨١م، أيد هذا الرأي)؛ فقد كان ينظر إلى أهالي جزر جنوب شرقي آسيا على أنهم متلقون سلبيون، أو في أحسن الأحوال، مقلدون إيجابيون للثقافات والتقنيات المتقدمة الآتية من المناطق الداخلية في القارة ذاتها.[١١]

لكن هذا تغير الآن. فسبنسر (١٩٨٣م: ص ٦٧) يؤكد أهمية مكتشفات فلهلم ج. سولهايم الثاني Wilhelm G. Solheim II في تايلاند التي تشير إلى أن "سكان جنوب شرق آسيا ربما كانوا أول من استخدم الأدوات الحجرية المسنونة والمصقولة، وأول من زرع الأرز، وصنع الأواني الفخارية، وصب البرونز". فنتائج الاكتشافات في منتصف الستينيات بالغة الأهمية. وقد عثر سولهايم على ما يثبت ممارسة زراعة النباتات في تايلاند قبل ١٠٠٠٠ سنة قبل الميلاد، كما عثر على أحفورة من حبة أرز دل التحليل بنظائر الكربون على أنها تعود إلى ٣٥٠٠ سنة قبل الميلاد، أي قبل إثبات وجودها في الصين والهند بألف عام، وأن نوعية جيدة من البرونز كانت تنتج في الألف الثالث قبل الميلاد، أي قبل العثور على البرونز في الهند بخمسمائة عام، وقبل العثور عليه في الصين بألف عام. ويبدو أن هذا أطلق هجرات كبيرة عن طريق البحر." خلال الألف الثالث قبل الميلاد، وفي سلسلة من الهجرات الواضحة، وصل أهالي القوارب إلى الجزر الإندونيسية وإلى الفلبين، وأبحروا غربا حتى وصلوا إلى مدغشقر قبل حوالي ٢٠٠٠ عام" (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ص ٦٩-٧١).

إذا كان البحارة من جنوب شرق آسيا، كما يرى سولهايم، يبحرون إلى المحيط الهندي وبحر جنوب الصين ويمارسون التجارة في تلك المناطق في الألف الأول قبل الميلاد، فإن الاحتمال الأكبر أن يكون تأثر الحضارة الصينية والهندية في هؤلاء البحارة الذين حملوا الثقافة المتنقلة أكثر من التأثير المعاكس (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٢). أما ستاين فيعترف (١٩٨٢ أ) بأن الاتصالات البحرية عن طريق ساحل كوروماندل مغرقة في القدم، حتى إن التركيبة العرقية الأساس في شبه الجزيرة ربما تأثرت بالهجرات من جنوب شرق آسيا.

ومع ذلك، ورغم احتمال صحة أن يكون أولئك البحارة التجار من جنوب شرق آسيا قد "احتكروا بالفعل السيطرة على المياه هذه حتى وصول التجار العرب"

(سولهايم، كما ورد في سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٢) فإن احتكارا كهذا لم يكن ممكنا، فمنذ القرون الأولى من العصر المسيحي، كانت هناك تأثيرات ثقافية قوية تمارس عملها في الاتجاه المعاكس (ستاين، ١٩٨٢ أ : ص ص ١٧-١٨).

لقد امتدت الثقافة الهندية شرقا على طول الطرق ذاتها، حتى قبل عهد البلافا مما يجعل السؤال عن متى وكيف تم "تهنيد" الأرخبيل الإندونيسي لا محل له إلى حد ما. فالصلات لم تنقطع قط من الناحية العلمية. والقول بوجوب كون التأثيرات في أوائل العصور الوسطى هندية من خلال الهندوسية والبوذية التي شكلت ما يعرف بمملكة سري فيجايا Srivijaya على امتداد مضيق مالاقا لم يكن سوى امتداد للتأثيرات المتنقلة ذهابا وإيابا على طول الطرق البحرية القديمة.

(الفصل التاسع يتناول هذه النقطة بمزيد من التفصيل).

وما إن بدأت التجارة تلتقط أنفاسها في القرنين العاشر والحادي عشر حتى توسعت الاقتصاديات في طول آسيا وعرضها. فبرزت قوى جديدة مثل التشولا في جنوب الهند، والخمير في أنغور Angkor، والبورميين في باغان Pagan ولي Ly في شمال فيتنام، والسنغ Sing في أرض الصين. "ومن النتائج الأخرى أن هذه الجماعات كما يبدو حفزت التجارة البحرية في آسيا، وفجرت طاقة هائلة في صفوف التجار الدوليين الذين كانوا يتنقلون في قنوات الملاحة التي تصل بين شرق آسيا وغربها". (هول، ١٩٨٠م: ص ١٦٢).

أما سبنسر فيتبنى فكرة: "أرخبيل المدن" لافتا انتباهنا إلى ضرورة عدم النظر إلى هذه التجارة ضمن إطار "الدول" وتعليقاته ذات أهمية خاصة.

حين نتحدث عن الصلات الهندية مع جنوب شرق آسيا في القرون التي سبقت الألف الأولى قبل الميلاد، فإننا نقصد مجموعة متباينة من العلاقات تتألف قاعدتها المشتركة من شبكة رقيقة لكنها مترامية الأطراف من التجارة البحرية. وبرغم الفائدة التي تتحقق من الحديث عن العلاقات بين

"الهند" و"جنوب شرق آسيا"، علينا أن نتذكر أن كلتا المنطقتين كانت متنوعة إلى حد بعيد، ولم تكن تعمل أو تتفاعل كوحدة ثقافية موحدة ثقافيا أو سياسيا ... ويحتمل أن يكون لسكان بعض المستوطنات الساحلية في جنوب شرق آسيا صلات أفضل ومصالح مشتركة مع مستوطنات أخرى في الهند أو جنوب الصين أكثر مما لهم مع الأراضي الداخلية في بلادهم .... لقد سبق "تهنيد" جنوب شرق آسيا وواكبه نمو مجتمعات الموانئ متعددة الأعراق ... وبصفة عامة فإن البضائع كانت تقطع مسافات أبعد من الناس؛ والقليل هم الذين قطعوا كامل القوس في أسفارهم!

وبرزت مجموعات مختلفة من التجار وفي أوقات مختلفة، وغالبا ما كانت السفن ذاتها تنقل تجارا من أماكن متعددة، إذ كان باستطاعة السفن الكبيرة استيعاب مئات المسافرين (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٥).

في القرن العاشر والحادي عشر والثاني عشر كان التجار الهنود من ساحل كوروماندل يبحرون شرقا. وهناك بعض الدلائل على وجود تبادل بين التشولا وحكام سري فيجايا في القرن الحادي عشر منها قصة عن غارة شنها التشولا على موانئ سري فيجايا عام ١٠٢٥م. وتشير مصادر صينية يعود تاريخها إلى القرن الثاني عشر إلى أن موانئ تشولا كانت شركاء تجاريين من الطراز الأول، وتذكر تلك المصادر اللؤلؤ، والمرجان، والهيل ،والقطن، وبزرة الكوثل على أنها من الأصناف المستوردة من كوروماندل. أما المصادر الغربية فتذكر التوابل والعطور، ونباتات الأصبغة، والتلميع، والأعشاب الطبية، والحرير، وبالأخص القطن (هول ١٩٨٠م: ص ١٦٣). وكانت هذه البضائع تحمل على سفن يملكها تجار من التاميل لهم "مكاتب رئيسة" في سيلان وساحل كوروماندل (ديجبي Digby ١٩٨٢م: ص ١٢٧). ومن الواضح أن صادرات جنوب الهند كانت بحاجة إلى شبكة من العلاقات مع المناطق الداخلية الزراعية والمدن التجارية (هول، ١٩٨٠م: ص ١٦٤)، وهذا ما سنعود إليه فيما بعد حين نناقش التطورات الصناعية والممارسات التجارية تحت التشولا.

ساحل الهند الغربي: كوجارات ومالابار في العصور الوسطى
The Western Coast of India: Gujarat and Malabar in Medieval Times

نظرا إلى انقسام جنوب الهند بصورة طبيعية إلى منطقتين فرعيتين تختلفان بقاعدتيهما البيئية، وأنماط التنظيم الاجتماعي، والساحات الدولية التجارية، فإن من الضروري مناقشة كل منهما في معزل عن الأخرى. لكن هذا لا ينفي وجود علاقات ثقافية ووحدات سياسية معينة بينهما. فبصفة عامة، كانت كل منطقة تتجه إلى جهة معاكسة للأخرى: فالساحل الغربي كان يتجه نحو الشرق الأوسط، وهي المنطقة التي وصفناها في الفصلين السادس والسابع، أما الساحل الشرقي فكان يتجه نحو جنوب شرق آسيا، وهذا ما سنعرضه بمزيد من الإسهاب في الفصل التاسع. لذلك سنبدأ بكوجارات ومالابار

كوجارات

دأبت شبه جزيرة كوجارات الممتدة في البحر منذ أقدم العصور على استقبال السفن والبحارة والتجار. وتقع كوجارات على الساحل الشمالي الغربي من الهند، ويحدها شمالا خليج كوتش Kutch وجنوبا خليج كامباي Cambay، ويشتهر أهلها حتى يومنا هذا ببراعتهم الحرفية والتجارية. وأغلب الظن أن العدد الضئيل من التجار الهنود الذين ورد ذكرهم في السجلات المصرية وربما في سجلات روما أيضا خلال العصور الكلاسيكية كانوا من تلك المنطقة (توسنت، ١٩٦٦م: ص ٦٠). وقد حافظ أهالي كوجارات على علاقاتهم بالموانئ الأخرى في الخليج العربي وعلى امتداد السواحل العربية نظرا لأن الوثائق المحلية تذكرهم تحديدا. ففي أوائل عهد الإسلام، كانت كامباي وسيمور بالفعل قد امتصت مستعمرات التجار العرب، وكان بعضهم قد بالغ الثراء، بالإضافة إلى البحارة من صيراف، وعمان، والبصرة، وبغداد الذين لاحظ المسعودي وجودهم واندماجهم في المجتمع من خلال التزاوج في القرن العاشر حين أقام في كوجارات (شودهوري Chaudhuri ١٩٨٥م: ص ٩٨).

شهد ازدهار كوجارات تقلبات كثيرة بحسب الظروف السائدة في النظام الواسع، وتبعا لتأثره بالتجارة العابرة وبالطلب على المواد الخام والمصنوعات الجاهزة التي تنتجها المناطق الداخلية. لكن هذه القوى ولدت تيارات متعاكسة بدلا من أن تعمل في الاتجاه ذاته. ويقول ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ١)" إن تفرق القوة، والفاقة التي تلته وقفا حائلا دون اجتذاب المعادن الثمينة إلى شمال الهند في الفترة بين القرنين الثامن والثاني عشر بنفس القوة التي اجتذبت فيها في الفترات السابقة". ويمكن أن يعزى هذا إلى أن بغداد في القرنين التاسع والعاشر لم تكن تستورد سوى الكماليات من الهند والصين. لكن الطلب ازداد تنوعا في القرنين الحادي عشر والثاني عشر، حين كان التجار من بغداد والقاهرة يشترون كميات كبيرة من الفلفل والتوابل والمنسوجات الأخرى التي كان بعضها يصدر إلى أوروبا (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ص ٢-٣).

> حدث التغير الرئيس الحقيقي بعد ١٢٠٠. ففي ذلك الوقت كانت القدرة التحميلية والتجارية للطرق البحرية العظيمة قد زادت عما كانت عليه قديما ... وفي القرن الثالث عشر سرت كميات كبيرة من السلع الضرورية في شرايين التجارة العظيمة هذه. وتذكر الأوصاف المعاصرة المنسوجات، والمعادن، والأدوات المنزلية، والأسلحة، بالإضافة إلى المواد شبه الخام، والقطن الخام، ومنتجات الغابات أو البحر .... حتى الخيل كانت تشحن في هذه التجارة. أما أغرب التحولات فهو إدخال المواد الغذائية مثل الحبوب، والسكر، والزبدة، والملح، والأطعمة المجففة.

لكن ما هو السبب في هذا التحول الذي حدث في القرن الثالث عشر؟ لقد كان التوسع الكبير في تجارة البحر المتوسط سببا رئيسا بالتأكيد. ومما عزز هذه العملية العالمية التغيرات المحلية أيضا التي أسهم فيها ظهور دول إسلامية قوية في شمال الهند. فالعملات الجديدة الواسعة، والهياكل الضريبية الحكومية الجديدة، وتنامي عدد السكان والأسواق كل ذلك ساعد على تدفق المعادن الثمينة .... (إلى الهند) بسبب دور الهند المتجدد في علاقات اقتصاد العالم في العصور الوسطى في القرن الثالث عشر والرابع عشر والخامس عشر" (ريتشاردز، ١٩٨٦م؛ لكن انظر أيضا حبيب، ١٩٨٢م: ص ص ٨٢-٨٥).

لكن كانت هناك أيضا قوى معاكسة. فالغزو المغولي لبلاد فارس والعراق في منتصف القرن الثالث عشر حول مسار جزء من التجارة التي كانت فيما مضى تمر عبر موانئ كوجارات، على اعتبار أن جزءا من الحركة التجارية في البحر الأبيض المتوسط انتقل إلى البحر الأحمر، وبالتالي إلى موانئ جنوبية في مالابار مثل قيلون ثم كلكتا. لكن انضمام كوجارات إلى سلطنة دلهي الإسلامية بين عامي ١٣٠٣-١٣٠٤م أعاد إليها حيويتها، لأنها أصبحت المستورد الرئيس للبضائع الكمالية التي يطلبها مجتمع النخبة الاستهلاكي في دلهي. (شودهوري، ١٩٨٥م: ص ٨٥). وقد سيطر التجار الأجانب على التجارة. ففي أوائل القرن الرابع عشر، وصف ابن بطوطة (ترجمة حسين، ١٩٥٥م: ص ١٧٢) كامباي، أكبر موانئ كوجارات، بأنها من أجمل المدن من حيث الفنون المعمارية في بيوتها ... ومساجدها؛" وقد قام بتشييد هذه المباني سكانها من التجار الأجانب".

وفي أواخر العصور الوسطى، استمرت كوجارات في لعب دور مهم في التجارة الدولية والشحن، فسيطرت تدريجيا على التجارة في شرق إفريقيا وموانئ كوروماندل أيضا. وكان تجار كوجارات وبحارتها في ذروة نشاطهم في المحيط الهندي حين ظهر البرتغاليون فجأة وبشكل مخيف في نهاية القرن الخامس عشر. ويبدو أن الملاح الذي أرشد فاسكو دا غاما من مالندي على الساحل الشرقي لإفريقيا إلى كالكتا كان فعلا كوجاراتيا (جوبال، ١٩٧٥م: ص ١؛ تيبتس، ١٩٨١م: ص ١٠).[١٢]

ولم يكن وجود الكوجاراتيين في شرق إفريقيا أمرا جديدا أو غير مألوف. فالأقمشة القطنية كانت تصدر إلى إفريقيا منذ القدم، واستمرت في الوصول إليها حتى القرن السادس عشر، على اعتبار أن باربوزا Barbosa الرحالة البرتغالي الذي وصل إلى الهند حوالي عام ١٥٠٠م شاهد سفنا من مملكة كامباي في ميناءي مومباسا وماليندي... ووجد أن حاكمي مملكتي زنجبار ومافيا جنوب مومباسا يلبسان ثيابا من

الحرير ومن القماش القطني الناعم ابتاعاها في مومباسا من تجار كوجاراتيين" (جوبال ١٩٧٥م: ص ٢). كما لاحظ باربوزا سفنا كوجاراتية محملة بالمنسوجات راسية في عدن (جوبال ١٩٧٥م: ص ٣) مثلما فعل ابن بطوطة قبله بمائة وخمسين عاما (ترجمة حسين، ١٩٥٥م: xliv). وحين استولى البرتغاليون على ميناء هرمز في الخليج العربي عام ١٥٠٧م أوقف الغزاة تصدير الخيل إلى كوجارات "بهدف إضعاف قوة السلطنة الهندية" (جوبال، ١٩٧٥م: ص ٤) على اعتبار أن الخيل كانت بمثابة "الدبابات" في الحرب في العصور الوسطى. ومما يؤكد وجود علاقات وثيقة بين مصر المماليك وكوجارات أن البرتغاليين هزموا في ديو Diu عام ١٥٠٩م أسطولهما المشترك.

مالابار – كلكتا

على الرغم من أن تجار ساحل مالابار ينتمون إلى عصر متأخر نوعا ما، إلا أنهم كانوا *"أجانب"* مثل تجار كوجارات، ولا يقلون عنهم ثراء وقوة وخبرة. فمنذ القرن التاسع على الأقل، كانت قيلون في الطرف الجنوبي ميناء مهما للسفن العربية والصينية حين بدأت أسرة سنغ تجوب البحار. وظل الميناء يمارس نشاطه في الثلاثينيات من القرن الرابع عشر حين غرقت سفينة ابن بطوطة في موقع قريب، مع أن أهمية كلكتا طغت آنذاك على أهمية قيلون. وكانت كلكتا، المنافس لميناء قيلون في الشمال، قد اكتسبت أهميتها في منتصف القرن الثالث عشر.

ويقول داس جويتا Das Gupta (١٩٦٧م: الاقتباس من ص ص ٤-٥) إن صعود كلكتا وانحدارها يعكسان التغيرات في طرق التجارة الآسيوية، وهذا ما أشرنا إليه في الفصل السادس.

برزت كلكتا ذاتها على أثر تغيرات شديدة في تجارة آسيا في منتصف القرن الثالث عشر. قبل ذلك كانت موانئ الخليج العربي هي المسيطرة على تجارة بحر العرب، وكانت السفن تبحر عادة من البصرة وهرمز إلى قيلون وكولومبو. أما قيلون ... فكانت مركزا لكثير من السفن الصينية. وامتدت

خطوط التجارة البحرية الطويلة عبر قارة آسيا حين كانت المراكب العربية (dhouws) والصينية (junks) تبحر ذهابا وإيابا بين شواطئ الصين وبلاد فارس. لكن هذا النظام انهار بانهيار الخلافة العباسية (هكذا) في الطرف الغربي. ففي فبراير ١٢٥٨م اجتاح المغول بغداد ... وقد أدى هذا الانهيار السياسي إلى انحدار تجاري فقدت على أثره منطقة الخليج العربي أهميتها بالنسبة إلى تجارة بحر العرب، وانتقلت السيطرة إلى مصر تحت حكم سلاطينها المماليك، كما بدأ تجار القاهرة العرب الذين يعرفون باسم تجار الكارم بركوب البحر من عدن، بعد انتعاشها مجددا، إلى كلكتا التي أنشئت حديثا. وقد شهدت مالابار تغيرات سياسية خطيرة قبل تحول التجارة، فقد تم تقسيم الساحل، واستطاعت بعض الأسر الشابة النشيطة امتلاك شريط صغير من الأرض...

وبذلك برزت كلكتا تحت سيطرة ملك البحار سامودري راجا Samudri Raja (الذي حرف إلى زامورين فيما بعد) في النصف الثاني من القرن الثالث عشر حين تهافت التجار المسلمون القادمون من البحر الأحمر على الميناء لأن الزاموريين عرضوا عليهم شروطا تجارية مغرية لقاء منحهم التأييد المالي والسياسي (كريشنا أيار Krishna Ayyar ١٩٨٣م، لمزيد من التفاصيل).(١٣)

صحيح أن السفن المبحرة بين البحر الأحمر ومضيق مالاقا كانت ترسو أحيانا في سريلانكا (وهي سيلان المسماة سرنديب عند الجغرافيين العرب) لكن أغلبيتها كانت تتوقف في المجمع التجاري في كلكتا حيث كان التجار اليهود والكوجارات يشتركون في التجارة الرائجة، مع أن داس جوبتا (١٩٦٧م: ص ٦) يذكر أنه لا جدال في أن العرب كانوا هم المسيطرين لاسيما في تجارة بحر العرب." وليس ثمة جدال أيضا حول التأثيرات المهمة لبروز كلكتا المفاجئ. ويقول داس جوبتا (١٩٦٧م: ص ص ٥-٦):

إن ازدهار كلكتا دلالة على انحدار قيلون وانتصار تجار القاهرة على منافسيهم من جنوب الصين. فقد اتخذ العرب من كلكتا وطنا لهم، وآزروا السمودري في توسعاته الإقليمية وحصلوا على دعمه لهم في طموحاتهم التجارية. وقد راقب الصينيون تجارتهم الراسخة منذ القديم في بحر العرب وهي تتراجع أمام التحالف العربي — الهندي. "في القرن الخامس عشر، كانت بعض المراكب الصينية لا تزال تصل إلى الهند، لكن معظمها كان يتوقف في مالاقا، فقد كانت السفن الهندية تغطي القطاع

بين مالاقا وسواحل الهند؛ كما سيطرت سفن العرب على بحر العرب وبذلك قل استخدام الشبكة طويلة المدى للتجارة الآسيوية، مع أن المراكب العربية ظلت تبحر من عدن إلى مالاقا" (و. هـ. مورلاند W. H. Moreland، كما ورد في داس جوبتا).

نهاية (؟) الهيمنة العربية - الهندية في غرب المحيط الهندي

احتفظ التجار العرب والسفن العربية في العصور الوسطى بسيطرتهم على الدائرة الغربية بين الخليج العربي والبحر الأحمر والسواحل الجنوبية من الهند حيث انضمت إليهم السفن الهندية التي تشاطر الصينيين سيطرتهم على الدائرة الثانية حتى المضيق.

وفي أول عهد السنغ، كانت المراكب الصينية تفضل أن تلقى التجار الهنود في المضيق، لكن الصينيين سمحوا بين فينة وأخرى لسفن الفرس والعرب والملاويين والهنود بدخول عدد من الموانئ المنتقاة حيث كانت عملياتهم التجارية تخضع لمراقبة صارمة من جانب موظفي الحكومة. وفي أواخر عهد السنغ واليوان، لم يكتف الصينيون بفتح المزيد من الموانئ الهندية لاستقبال السفن الأجنبية، بل كانت المراكب الصينية تبحر إلى الموانئ الهندية للقاء السفن العربية هناك. كما أن تأسيس أسرة منغ عام ١٣٦٨م لم يقلب هذه الأوضاع على الفور (لو، ١٩٥٨م). ففي أوائل عهد أسرة منغ، كان للصينيين قوة بحرية تستحق الإعجاب، وهذا ما أثبته الأسطول الضخم بقيادة الأميرال تشنغ هو Cheng Ho في العقود الأولى من القرن الخامس عشر. ومع ذلك، انسحبت الصين من المحيط الهندي انسحابا نهائيا مفاجئا وكاملا في منتصف الثلاثينات من القرن الخامس عشر.

هذا الفراغ في القوى الذي خلقه اختفاء أفضل القوات البحرية تنظيما وتسلحا في كل المنطقة، ترك أسطول المماليك الهزيل (بصرف النظر عن حلفائهم الكوجارات) يقف وحده في مواجهة الغزاة البرتغاليين. ومن منظور البحر الأبيض المتوسط كان هذا الفراغ غير مألوف. ففي البحر الأبيض المتوسط بدأت الحروب البحرية ولم تنقطع منذ

القرن التاسع، لذلك كانت السفن التجارية تبحر دوما في قوافل عسكرية. لكن هذا لا ينطبق على المحيط الهندي لأن الحروب البحرية لم تكن من سمات التجارة هناك. ولا بد لنا من أن نتساءل عن السبب.

وعلى الرغم من اشتراك أربع قوى بحرية على الأقل في أجزاء من منطقة المحيط الممتدة من بحر العرب إلى بحر جنوب الصين فإن مثل هذه التجارة كانت "مسالمة بالدرجة الأولى" (داس جوبتا، ١٩٦٧م: ص ٧؛ انظر أيضا توسنت، ١٩٦٦م: ص ١٠١). وعلى غرار القوافل التجارية التي كانت تمنح حصانة متبادلة من النهب في البر، كان تجار البحر من مختلف الأرجاء يحترمون سفن الآخرين، وكثيرا ما كانوا يحملون بضائع وركاب بعضهم بعضا. لكن هذا لا ينفي وقوع أعمال قرصنة باتت خطرا يهدد الملاحة في المحيط الهندي (ولاسيما في منطقة المضائق) وتتطلب يقظة مستمرة، وغارات عقابية، وأحيانا دفع الإتاوات. لكن السفن التابعة لمختلف الدول المشتركة في التجارة لم يكن بعضها مصدر تهديد لبعضها الآخر، كما أنها لم تلق تهمة القرصنة بعضها على بعض. وفي كلمات تشودهري أصدق تعبير عن ذلك (١٩٨٥م: ص ١٤) إذ يقول:

> لم تحاول أية قوة سياسية قبل وصول البرتغاليين في ١٤٩٨م ... بشكل منظم أن تفرض سيطرتها على الخطوط البحرية والتجارة النائية في آسيا ... فالمحيط الهندي بأكمله بمختلف مناطقه لم يخضع لأية شعوب أو إمبراطوريات بعينها.

فالتجار، على نقيض الإيطاليين، لم يعتمدوا عادة على القوافل المسلحة الحكومية في حراسة طريقهم. بل كانت السفن تميل إلى الإبحار معا بهدف تبادل المعونة من جهة، وجهة أخرى لأن مواسم الإبحار المواتية كانت محدودة تماما بالرياح الموسمية التي يعتمد عليها الجميع بصرف النظر عن العوامل العرقية.

إن نظام الشحن الحر متعدد الأعراق الذي ترسخ على مدى قرون من السلام وتقبل الآخر لم يكن على استعداد لمجابهة اقتحام لاعب جديد يطبق قواعد مختلفة

للعبة. لذا حين قرر القبطان البرتغالي كاريال Carbal في نهاية ديسمبر عام ١٥٠٠م الهجوم على سفينتين من سفن المسلمين في أثناء تحميلهما في كلكتا (وكانت آنذاك مدينة يسكنها ١٥٠٠٠ من التجار المسلمين (توسنت، ١٩٦٦م: ص ١٠١)، فإنه خرق هذا القانون غير المكتوب (داس جوبتا، ١٩٧٦م: ص ٧). ويخلص داس جوبتا إلى نتيجة مفادها (١٩٦٧م: ص ص ٨-٩):

> أن أهمية البرتغاليين ليست نابعة من ولعهم بالعنف (مع أنهم كانوا يمارسونه بالفعل) بل من كونهم مبدعين. فقد جلبوا معهم نوعا جديدا من التجارة مختلفا بشكل جوهري عن التجارة الآسيوية. صحيح أن كليهما كان لا يزال وليد العصور الوسطى، وأن العنصر البرتغالي الجديد لم يكن بوسعه تغيير نظام الإنتاج والتوزيع السائد في آسيا، لكن كان هناك فارق مهم [فالتجار العرب في كلكتا كانوا مقتنعين] بأن البرتغاليين ليسوا تجارا بل قراصنة ... وقد ثبتت صحة مخاوفهم. إذ طور البرتغاليون شيئا فشيئا نظاما معقدا من الإكراه.

أما في البر، فقد فرض البرتغاليون سلسلة من المعاهدات تكفل لهم الحق في شراء المنتجات بسعر أدنى من سعر السوق، وأما في البحر فقد أحدثوا نظام مرور يقوم على العنف ويجبر السفن الآسيوية على شراء "ترخيص" برتغالي. وباستخدام قوتهم العسكرية، أعاد البرتغاليون هيكلة الموانئ التجارية في سائر أنحاء المحيط الهندي مما ألحق الضرر بكلكتا ولو أن ذلك حدث تدريجيا وبصورة جزئية فقط.

صحيح أن الطبقة الأرستقراطية من التجار المسلمين (العرب والهنود) كانت لا تزال في بحبوحة من العيش في أوائل القرن السادس عشر (داس جوبتا، ١٩٦٧م: ص ١١) لكن كلكتا كانت في انحدار. فما إن حول البرتغاليون معظم التجارة إلى ميناءي كوتشين Cochin وجوا Goa اللذين يسيطرون عليهما تمام السيطرة، حتى تراجعت الموانئ الهندية الأخرى إلى درجة ثانوية تعتمد على سماح البرتغاليين. وفي القرن الثامن عشر، وصف زائر إنجليزي كلكتا بأنها قرية لصيادي الأسماك ذات أكواخ من القش،

رغم بقائها مدينة أولى في مالابار حيث ثابر من بقي من التجار المسلمين "المهندين" على استغلال التجارة المحتضرة (داس جوبتا، ١٩٦٧م: ص ١) ولو تحت وطأة الهيمنة الأوروبية.

تنظيم المجتمعات في جنوب شرق الهند في العصور الوسطى

The Organization of Southeast Indian Societies in The Middle Ages

أسهمت المجتمعات الزراعية في السهول الشرقية في إنعاش التجارة الذي بدأ في القرنين الثامن والتاسع. وتضم هذه المجتمعات البلافا والتشولا والبانديا وحتى الفيجاياناغار، مع أنه ليس بينها مجتمع منعزل أو معني بالتجارة مثل نظيراتها على ساحل مالابار. ويذكر لنا ستاين، (١٩٨٢ أ: ص ١٩) أنه:

> منذ حوالي القرن التاسع، كانت جمعيات التجار (التاميل) الأثرياء والبارزين الذين يمارسون تجارتهم في مساحة شاسعة من جنوب شبه الجزيرة وما وراءها، مرتبطة ارتباطا عضويا بالمؤسسات الزراعية. وكان التجار المتجولون أحد الوسائط التي تربط المجتمعات الزراعية المتطورة والمبعثرة بعضها ببعض.

وفي القرن الحادي عشر، تم تنظيم التجار التاميل في شركات تجارية تدعمها دولة التشولا (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٢٠). وقد أولع التشولا بحب المغامرة، وتسلموا زمام الأمور مؤقتا في سيلان والمالديف، وشنوا غاراتهم حتى سري فيجايا، على الرغم من عدم امتلاكهم "تقاليد تحقيق العائدات للدولة، ولا الجهاز الملائم لذلك، من خلال نظام إداري منظم". (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٢٠) وانشغالهم الدائم بأراضيهم الزراعية في الداخل أكثر من انشغالهم بالرحلات البحرية.

وفي القرن الخامس، بدأ التاميل يفقدون مكانتهم البارزة بعد أن جردهم التجار المسلمون في الأقاليم الغربية (وكثير منهم هنود) من أدوارهم (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٤٠).

ومن اللافت أن "التوابل، والحرير، والقطن من الهند والشرق الأوسط كانت تصل في ذلك الوقت إلى موانئ الصين بكميات أكبر" (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ٣)، لكن حكومة التشولا لم تستفد كثيرا من هذه الطفرة إذ انقطع اهتمامها بالتجارة الخارجية على ما يبدو في القرن الثالث عشر (ستاين ١٩٨٢ أ: ص ٤٠).

وكما لاحظنا من قبل، وعلى النقيض من حرية العمل والنظام السياسي المتصدع في ساحل مالابار، فإن الدول الزراعية في جنوب الهند، وبالأخص تشولا التي صمدت حتى ١٢٧٩م (تبعتها فترة فراغ سياسي) ودولة فيجاياغار العسكرية الإقطاعية التي أعقبتها أخيرا حوالي عام ١٣٥٠م، كانت متجهة نحو تحقيق الفائض الزراعي أكثر من اتجاهها نحو التجارة النائية. ويقدم لنا ستاين (١٩٨٢ أ : ص ص ٢٤-٢٥) تفسيرا مفيدا للعلاقة بين الأرض والتنظيم السياسي عند التاميل:

لقد أكسبت مزرعة الأرز المروية [كما وجدت في سهول كوروماندل] الأعمال الزراعية صفة روتينية إلى أبعد الحدود ... فقد كانت تشكل الأعمال الرئيسة لدى السواد الأعظم من الناس في تلك الظروف، إذ انحصرت في الحفاظ على سيطرتهم على الأرض والعمل، وفي توسعة نظام الري الذي تعتمد عليه الزراعة المروية. فحيث وجدت تلك الظروف في جنوب الهند، ظهر مجتمع زراعي قوي، ومؤسسات هندوسية، وطبقة من البراهما بوصفهم من أكبر متلقي الفائض الزراعي، وظهرت سيادة إقليمية مثل سيادة التشولا.

لقد نتج عن ذلك تركيبة مختلفة عما كان في مالابار. صحيح أن العمل الزراعي في المجتمعات المائية في جنوب الهند لم يقترن بالعبودية، لكنه شكل "ارتباطا" بالأرض (ستاين، ١٩٨٢أ: ص ٢٧، ص ص ٣٠-٣١)، وهذا ما أدى إلى مناقشات لا حصر لها حول إذا كانت الهند دولة إقطاعية في العصور الوسطى (انظر مثلا مخيا Mukhia، ١٩٨١م؛ شرما Sharma، ١٩٦٥، ١٩٨٥م؛ ستاين، ١٩٨٥م). أضف إلى ذلك، أنه نادرا ما كان الحكام جزءا من طبقة منغلقة من المحاربين على عكس ما كانت عليه الأوضاع في شمال الهند أو في مالابار.[١٤]

وعلى النقيض من نظام "الاستبداد الشرقي" الذي طرحه فيتفوغل Wittfogel (١٩٧٥م) للمجتمعات التي تعتمد على الري، فإن ممالك جنوب الهند لم تكن مركزية أو استبدادية. فعلى الرغم من وجود سلسلة من الممالك الكبيرة في المنطقة الشاملة، إلا أن السيطرة المركزية على مساحات شاسعة لم تتحقق على الإطلاق. وقد كان الاعتراف بشرعية الملوك يتم بمراسم خاصة، لكنهم لم يمتلكوا الصلاحيات الإمبراطورية. وهكذا تعايشت المملكة مع درجة عالية من الاستقلال المحلي المتمثل في الجمعيات المحلية من مختلف الأنواع.[١٥] ويقول ستاين (١٩٨٢م: ص ص ٣٢-٣٥):

> في جنوب الهند، وحتى القرن الرابع عشر، ليس ثمة ما يدل على أن الموارد المحلية كانت تنقل بصورة شرعية وغير منتظمة من مناطق محلية نووية في التنظيم والإنتاج الزراعي إلى "الدولة." فنحن لا نسمع عن سجلات الأراضي، وضرائب الأراضي، وضرائب التجارة إلا على مستوى الموقع المحلي، أو على مستوى تجمعات المواقع المحلية ... لكننا لا نجد سجلات منتظمة وكبيرة للموارد المالية إلا فيما يخص ضرائب الري التي كانت تنفق محليا.

وكما أن الحكومة لم تسيطر تماما على الإنتاج الزراعي، فإنها عجزت أيضا عن استغلال التجارة الخارجية استغلالا كاملا وهي التي ربطت أجزاءها بالسوق العالمية. وبدلا عن ذلك، كانت منظمات ساما يام Samayam[١٦] التي تضم عددا من التجار المتجولين تساعد على إدارة شؤون موانئ تشولا و"تسلمت السيطرة الإدارية على مراكز التجارة الكبيرة في المناطق الداخلية." ويذكر هول (١٩٨٠م: ص ١٦٥) أن موانئ تشولا كان يديرها "موظفون ملكيون يسيطرون، بالتعاون مع مجموعة من التجار المتجولين والجمعيات المحلية، على نشاطات التجار الأجانب واتصالاتهم بالشبكات التجارية المحلية".

ورغم كون التجارة العابرة (وهي مدعومة بمحاصيل الفلفل المحلية) مركزية بالنسبة إلى ازدهار مالابار، فإن مثل هذه التجارة ارتبطت في سهل التاميل بشكل أوثق

بالإنتاج الزراعي ومعالجة المنتجات الزراعية. وكان القطن أحد تلك المنتجات. فمنذ القدم أعطى إنتاج النسيج المرتبط بالقطن بعض مدن المنطقة الشرقية سمة صناعية، أو بالأحرى صناعية أولية أقرب إلى فلندرة منها إلى مالابار.

إنتاج النسيج في كانتشيبورام

منذ القرن السادس للميلاد، كانت عاصمة بالافا كانتشيبورام Kanchipuram (القريبة من مدراس اليوم) مركزا مدنيا مهما اشتهر بمكانته التجارية والدينية (ماهالينغام Mahalingam، ١٩٦٩م). ويعتقد كينث هول Kenneth Hall (١٩٨٠م: ص ص ٨٨ – ٨٩) أن بروزها يرجع إلى موقعها الاستراتيجي في إحدى مناطق إنتاج القطن الرئيسة في جنوب الهند القديم، وهو ما أدى إلى تطورها بصفتها مركزا للحياكة.

ومن الواضح أن النشاط النسيجي استمر إلى زمن تشولا، حتى حين لم تعد كانتشيبورام العاصمة. ويقول هول (١٩٨٠م: ص ص ٨٩-٩٠):

> تصف نقوش كولا Cola (هكذا وردت في الأصل – المترجم) نظاما دقيقا من إنتاج القماش يتسم بالتخصص : بعد الحصول على القطن أولا يوزع على الغزالين لتحويله إلى خيوط تسلم بعدئذ إلى الحائكين الذين يصنعون القماش بمختلف أنواعه. بعدئذ يباع القماش الجاهز بالتجزئة (المفرق) أو بالجملة عن طريق تجار محترفين متخصصين ببيع القماش. وكل ذلك النشاط يتركز على كانسيبورام (وردت Cancipuram).

> ولا نعرف على وجه الدقة حتى الآن كيفية تنظيم صناعة النسيج في عهد تشولا، كما أن شرح هول (١٩٨٠م: ص ١١٥) مختصر في هذا الخصوص. ويرى أن تجار القماش الأثرياء كانوا يسيطرون على كميات القماش التي ربما اشتملت على نقل المواد الخام إلى بيوت الغزالين والحائكين حتى تحول إلى مصنوعات جاهزة. أما في صناعة الحياكة فقد كان من الممكن لمجموعة من التجار مثل *الكاليا – ناغاراتار caliya-nagarattar* أن تقدم الخيوط للحائكين المحليين لإعادة المنتجات الجاهزة إلى موردي المواد الخام – الذين يتولون تسويق القماش. وليس في السجلات ما يدل على إذا كان الحائك يتقاضى جزءا من الأرباح، أو إذا كان التجار يتحكمون في أجور الحرفيين، وإذا كانت هناك معايير محدودة بجودة المنتج أو غرامات تترتب على سوء الصنع.

وهناك بعض الجدل حول مدى إتقان المنسوجات الهندية. فعرفان حبيب المتخصص في الهند في عصر المغول كان من أنصار الرأي الذي يقول إن التقنية ظلت بدائية حتى وقت متأخر، وإنها لم تتقدم إلا من خلال استيراد التقنيات من الشرق الأوسط أولا ثم من أوروبا. (انظر حبيب، ١٩٦٩م، وهو رأي تم تعديله عام ١٩٨٠م، وحبيب ١٩٨٢م). لكن الدليل المتوافر من جنوب الهند يكشف عن صورة مختلفة.

لقد بين راما سوامي Ramaswamy (١٩٨٠م: ص ٢٢٧) أن قوس الصوف استخدم في الجنوب في القرن السادس الميلادي، وأن النول العمودي، وهو قديم على ما يبدو، استخدم في القرن الثاني عشر (راما سوامي ١٩٨٠م: ص ٢٣٠). وهناك أيضا دليل على استخدام الجاكار، أو نول القماش المنقوش، منذ القرن الحادي عشر (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٣١) واستخدام الطباعة على القماش منذ القرن الثاني عشر (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٣٧). لكن ادعاءات حبيب لم تثبت صحتها إلا فيما يخص استخدام عجلة الغزل. فقد ظلت النسوة في جنوب الهند حتى القرن الثالث عشر تستعملن المغزل، على اعتبار أن عجلة الغزل لم تدخل الهند من تركيا قبل القرن الرابع عشر (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ص ٢٢٧-٢٢٨). (لكنها لم تدخل أوروبا إلا في القرن السادس عشر، (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٤١). ويشير كل ما تقدم إلى أن "تقنية النول في الهند لم تكن أدنى مستوى من نظيرتها في الغرب أو في الصين كما يفترض كثير من المؤرخين" (راما سوامي، ١٩٨٠م: ص ٢٣١).

صحيح أننا قد لا نعرف بالضبط كيف كان تنظيم صناعة النسيج في تشولا، لكننا نعرف أن الإنتاج كان واسع النطاق، وأن الحائكين، على الأقل في كانتشيبورام، كانوا يشغلون المدينة بأكملها (هول، ١٩٨٠م: ص ٩١) وأن ثروة طبقة التجار وقوتهم ازدادت مع توسع القاعدة الصناعية للنسيج.

طبقة التجار

تأسست المدن التجارية، وتسمى *ناغارام*[١٧] في كل منطقة من المناطق الإدارية (نادو) في مملكة بالافا حيث كان من الممكن ممارسة التجارة النائية والدانية بحرية نسبية لقاء دفع الضرائب المستحقة على التعاملات التجارية إلى السلطة الحاكمة. واستمر هذا العرف حتى عهد التشولا. ففي كانتشيبورام، حافظ ملوك التشولا على تلك العلاقة *بالناغارام* (عصبة التجار) التي تأسست في عهد بالافا لتعطي التجار السيطرة على الجوانب الاقتصادية والإدارية وحتى الدينية في قطاعات التسويق في المدينة لقاء جباية الضرائب المحلية (هول، ١٩٨٠م: ص ٩٣). ومن الواضح أن مثل هذا الاستقلال لم يواجه بأية اعتراضات بسبب سيطرة عصبة التجار (*الناغارام*) كانت على "ولاء شبكة تجارية محلية واسعة" تحصّل منها عائدات ضريبية تجارية للخزانة الملكية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٩٤).

ذلك الدخل كان يعتمد بشكل جزئي على إنتاج النسيج. وكانت الأسرة المالكة تستفيد من الضرائب المفروضة على بيع القطن، وغزل الخيوط، والحياكة، وعلى تصاريح الأنوال وبذلك كان "النشاط التجاري في كنتشيبورام يحقق فائدة مباشرة لتجار تشولا ...." وفي القرن الثاني عشر، حققت هذه التجارة والإنتاج مزيدا من التقدم، حين حلت الروابط المجردة محل العلاقات بين العميل ورب العمل، وصار المنتجون "يبيعون بضائعهم بأنفسهم، أو يدخلون طرفا في علاقة مع طبقة من التجار المحترفين الذين يقومون بدور الوسيط" (هول: ص ص ٩٦-٩٧).

وفي أواخر القرن الثاني عشر، كان التجار الدوليون يتوقفون بانتظام في موانئ ساحل كوروماندل، كما كان التجار المتجولون المحليون يطبقون نظاما جيدا يوفر اللؤلؤ، وبذور الكوثل، والتوابل والقطن المطلوبة في الخارج. أما حكام التشولا، فاتخذوا موقفا إيجابيا من هذه التجارة لما كانت تدر عليهم من فوائد مالية جمة (هول،

١٩٨٠م: ص ص ٢-٣)، لكنهم فقدوا سيطرتهم شيئا فشيئا لصالح طبقة التجار التي أصبحت مع انحطاط دولة التشولا أوضح للعيان، وشكلت في بعض الحالات نواة المراكز الجديدة للسلطة السياسية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٤).(١٨)

التمدن

يعد القرن الثالث عشر في جنوب الهند، وفي غرب أوروبا أيضا، فترة تمدن سريعة نتيجة للوضع الصحي لصناعة المنسوجات والإقبال العالمي المتزايد عليها. ويقول ستاين (١٩٨٢ أ: ص ٣٦) "لم يشهد التاريخ منذ عهد التاميل الكلاسيكي في القرون الأولى من المسيحية، فترة حظيت فيها الأماكن المدنية بالأهمية مثل التي حظيت بها بعد القرن الثالث عشر".

لكن التوسع المدني لا يعزى إلى التجارة النائية التي كانت تنتقل إلى أيدي التجار المسلمين من الساحل الغربي بقدر ما كان يعزى إلى تركز السلطة داخل الدولة. ومن وسائل دعم السيطرة المركزية كان المعبد الهندوسي، حيث بنيت كثير من المعابد في القرن الثالث عشر (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ٣٧). ويرى ستاين (١٩٨٢ أ: ص ص ٣٨-٣٩) أن بناء المعابد أتى بكثير من الحرفيين والعمال فإسهامه في إنشاء المدن لا يقل عن إسهام الدول المركزية التي بدأته. وقد حافظ خلفاء التشولا على هذا النمط.

التحولات في منتصف القرن الرابع عشر

في معرض مناقشتنا لساحل مالابار رأينا أن تواريخ النهضة والانحدار بما لها من أهمية بالغة في تحليل أوروبا في العصر الوسيط والنظم الفرعية في الشرق الأوسط، تبدو أقل أهمية بالنسبة إلى ساحل الهند، الذي ارتبطت تجارته بمصر - وهي القوة الوحيدة في الشرق الأوسط التي قاومت عمليات الانحسار في القرن الرابع عشر التي خلفها انفراط عقد إمبراطورية المغول وأهوال وباء الطاعون.

وفي المقابل، يمثل عام ١٣٥٠م تاريخا حاسما مهما لشمال الهند وجنوبها الشرقي ولو اختلفت الأسباب. ففي منتصف القرن الرابع عشر، اجتمعت حادثتان إحداهما في الشمال والأخرى في الجنوب على تغيير دور هاتين المنطقتين في النظام العالمي. وقد أدت كلتا الحادثتين إلى تقليص أهمية التجارة في المنطقتين المذكورتين وبالتالي أسهمتا في فراغ القوى الذي بدأ يتكون في ساحة المحيط الهندي.

أما في الشمال، فقد بدأت إمبراطورية دلهي في الانقسام في النصف الثاني من القرن الرابع عشر؛ ثم جاءت القشة التي قصمت ظهر البعير حين اجتاحت جحافل تيمورلنك المدينة عام ١٣٩٨م ونقلت إلى سمرقند محتويات المخازن الكبيرة من الذهب والفضة التي تكدست من خلال اختلال الميزان التجاري (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٥) ولم تمتلئ مجددا حتى العهد المغولي.

وأما في الجنوب، فقد ظهرت دولة الهندوس المعروفة باسم فيجاياناغار "أي بيت النصر" ولم تكتف بالاستيلاء على السلطنات الإسلامية، الصغيرة على امتداد الساحل، بل استولت أيضا على معظم أجزاء التشولا التي كانت منقسمة منذ وقت طويل بين الهوسايلاس Hosaylas والبانديياس Pandyas المتنازعتين (انظر أيضا إعمال ماهالينغام، ١٩٤٠، ١٩٥١م، دالابيكولا Dallapiccola ولاليمانت Lallemant، ١٩٨٥م؛ وكريشنا سوامي بيلاي Krishnaswami Pillai، ١٩٦٤م). ولم تكن القوة الجديدة، التي تقع عاصمتها في العمق في هضبة ديكان Deccan (للاطلاع على المكتشفات الحديثة، انظر فريتز وآخرين .Fritz et al، ١٩٨٥م) متجهة للنواحي الزراعية أوالنواحي التجارية. وللمرة الأولى في تاريخ جنوب الهند، يحكم المنطقة نظام مركزي من الإقطاع العسكري منح فيه الجنود الأجانب حق الحصول على الفائض الذي يستطيعون انتزاعه من الأراضي ومن التجارة مقابل الولاء والخدمة العسكرية.[١٩]

وقد أبلى هؤلاء بلاء حسنا في الحالة الأولى، وبالإضافة إلى ارتفاع الإنتاج الزراعي، ازدهرت الصناعة أيضا لاسيما صناعة المنسوجات. ففي عهد الفيجاياناغار اكتسبت صناعة النسيج كثيرا من سمات الرأسمالية (راما سوامي، ١٩٨٥ أ)، بالإضافة إلى طبقة من التجار من أصحاب المصانع الصغيرة، والتقنيات الحديثة، وطبقات اجتماعية كثيرة. وقد كان هذا جليا في مدن المعابد، لكنه وجد أيضا في قرى الحياكة التقليدية (راما سوامي، ١٩٨٥ أ : ص ص ٣٠٢-٣٠٣). وعلى الرغم من أن كثيرا من المنسوجات كانت تصدر إلى الأسواق الخارجية فإن الفيجاياناغار على ما يبدو فقدت سيطرتها على توزيعها الخارجي. ومرة أخرى يقول ستاين (١٩٨٢ أ: ص ١٩) بكل وضوح:

> إن التغييرات في التنظيم السياسي والاقتصادي في جنوب الهند في القرن الرابع عشر حرم جمعيات التجارة المتنقلة من مكانتها السابقة .... حتى إنها اندمجت آخر الأمر بجماعات التجار المحليين في التجارة الداخلية. وقد أصبح كثير من التجار المتجولين السابقين جزءا من المجتمع التجاري المسلم على الساحل، مستفيدين من نظام التجارة الذي يسيطر عليه المسلمون في المحيط الهندي. وحتى القرن الرابع عشر ... يجب أن ينظر إلى التجارة الخارجية بوصفها امتدادا لاقتصاد جنوب الهند المحلي؛ أما بعد القرن الرابع عشر، فإن اقتصاد جنوب الهند، بعد أن توسع وازداد تمدنا، قلص الاعتماد على هذه الشبكة التجارية القديمة وامتداداتها باتجاه البحر. ولم يحظ البحر بالأهمية ذاتها مرة أخرى حتى مرحلة متأخرة من السيطرة الأوروبية في جنوب الهند.

وشيئا فشيئا، بدأ التجار المسلمون في كوجارات ومالابار (من العرب ومن أهالي البلاد) بالسيطرة على التجارة بين كورومانديل وجنوب شرق آسيا. هذا الامتداد المفرط لتجار الحوض الغربي نحو الدائرة التي كانت على الدوام مستقلة إلى حد ما، في خليج البنغال ربما أسهم في نمو الفراغ الذي كان يلوح في الأفق في تلك المنطقة — وهو الفراغ الذي أصبح على أثر انسحاب المنغ فيما بعد واضحا بصورة مؤلمة. لكننا سنؤجل هذه القصة إلى الفصلين التاسع والعاشر.

العبر المستخلصة من قضية الهند
Lessons from The Indian Case

لو كان بوسع الموقع الاستراتيجي وحده أن يكفل للبلد الهيمنة الدائمة، لتمتعت الهند بسيادة لا منافس لها على النظام العالمي سواء قبل القرن الثالث عشر أو بعده. فجنوب الهند كان بمثابة المفصل بين حوضي المحيط الهندي الشرقي والغربي، ومركز الطرق البحرية التي تصل بين البحر الأبيض المتوسط والصين.

لكن الأمر ليس كذلك. فبعد القرن الثالث عشر، لعبت الهند الجنوبية دورا أكثر سلبية. صحيح أنها شكلت مقصدا لا بد منه بالنسبة إلى القوى المعنية بالإبحار غربا (وهم العرب) وشرقا (الصين) وأنها كما سنرى في الفصل التاسع مارست تأثيرات ثقافية مهمة على القوى البحرية في شبه الجزر الواقعة في جنوب شرق آسيا، وكان لها موانئ حيوية على امتداد سواحلها كانت مقصدا لكثير من التجار الذين قدموا إليها بهدف شراء المنتجات المحلية أو الأجنبية غالبا تحت رعاية الحكام المحليين أو مصالحهم المادية. لكن باستثناء الكوجارات وبعض الهنود المسلمين الذين اختلطوا بالعرب أو الفرس ممن كانوا يعملون بعيدا عن شواطئ كوروماندل ومالابار، لم يكن الهنود نشيطين بشكل ملحوظ في التجارة البحرية ذاتها. صحيح أن هناك تجارا تعود أصولهم إلى التاميل كانوا يعيشون في مستعمرات كبيرة تأسست منذ أقدم العصور في سيلان (إندرابالا Indrapala، ١٩٧١م) وفي سومطرة (نيلاكانتا ساستري Nilakanta Sastri، ١٩٣٢ ب) لكنهم يعدون مستوطنين أكثر من بحارة متجولين. ويعود السبب في دور الهند السلبي في التجارة النائية إلى أنها كانت خلال تاريخها تمتص الفائض التجاري.

> كانت الهند (بما فيها سري لانكا) تنتج سلعا وبضائع مطلوبة كثيرا في السوق العالمية ... مثل المنسوجات القطنية والحريرية، والأصبغة، وحمض التنيك، والتوابل، وبذور الزيت والعقاقير المخدرة ... وبالإضافة إلى منتجات الغابات مثل اللك، والقار، والعسل، والعاج .... ومن ناحية أخرى، نجد أن لائحة المستوردات الرئيسة أقصر بكثير. فقد استورد التجار الهنود الخيل للمعارك

والركوب (كما استوردوا التوابل التي لا تزرع في الهند مثل القرنفل، وجوز الطيب من جنوب شرق آسيا. وكان هناك زجاج غربي وخزف صيني .... كما استورد التجار الهنود المعادن وبالأخص النحاس – وأنواعا متعددة من الدروع والأسلحة .... بالإضافة إلى ماء الورد وصنوف العطور الأخرى .... من الشرق الأوسط. وأخيرا العبيد وخاصة من إثيوبيا ... والعبيد الشراكس من الشرق الأوسط. (ريتشاردز ١٩٨٦م: ص ص ٣٣-٣٤)

ويستنتج ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ٣٤) "أن الهند حققت الاكتفاء الذاتي أو لم تكن تكترث بالسلع الرائجة في السوق العالمية في العصور الوسطى." إن ثروات الهند، والمواد الخام بدءا بالأحجار الكريمة وانتهاء بالتوابل، ومستوى زراعتها المتقدم، وجودة مصنوعاتها جعلها هدفا للآخرين. فقد كان ما تبيعه يفوق ما تشتريه، وكانت مأخوذة بجنوب شرق آسيا مثلما أخِذت بها أوروبا فيما بعد. ومن المفارقات الغريبة أن ثروة الهند، وليس فقرها، هو ما منعها على ما يبدو من أن تلعب دورا أكثر إيجابية في النظام العالمي الذي ساد في القرن الثالث عشر، فقد كان نظاما تحركه الحاجة أكثر من الاكتفاء. وبالفعل، كلما اقتربت الهند من النظام العالمي الذي كان يتوحد خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر، قل نشاطها في ممارسة تلك التجارة.

لقد كانت الهند، وبسبب موقعها الجغرافي الاستراتيجي، في خطر دائم يهدد وجودها وهو التوسع في القوى البحرية التي يملكها من هم على طرفيها. وقد حدث هذا على ما يبدو في أواخر القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر حين وسع التجار المسلمون في الغرب (بمن فيهم الكوجارات الذين اعتنقوا الإسلام) سيطرتهم على النقل البحري إلى المضيق؛ أما في الشرق، فقد وسع الصينيون خطوطهم التجارية إلى شبه القارة.[٢٠] وهكذا تدهور النشاط البحري في المركز، حين أدار جنوب الهند، وبالأخص بلاد التاميل تحت فيجاياناغار الملتفة حول ديكان، ظهره للبحر للتركيز على تطوير الزراعة على نطاق واسع. وقد انتشر هذا الانحدار إلى المنطقة "*المهندة*" في مضيق مالاقا التي طغى عليها النقل البحري الصيني المباشر إلى حد ما.

وهكذا أصبح السبيل ممهدا لنشوء فراغ القوى في المحيط الهندي الذي كان حكرا على المسلمين في الغرب وعلى الصينيين في الشرق. فبدلا من وجود أربع قوى بحرية تشترك في المحيط الهندي، لم يبق هناك في النصف الثاني من القرن الرابع عشر إلا قوتان فقط. وحين انسحبت إحداهما (الصين) خلت الساحة أمام البرتغاليين الذين أحسنوا استغلال الفرصة فيما بعد. وسوف نبحث في الفصلين القادمين بمزيد من التفصيل كيف تطور هذا الفراغ في الحوض الشرقي من المحيط الهندي.

الهوامش
Notes

١- وهنا نرى أن العبارة التي استخدمها مكنيل McNeil لوصف البندقية ملائمة أكثر.

٢- إن أوضح شرح للفوارق بين هاتين المنطقتين يمكن رؤيته في فصل بيرتن ستاين "جنوب الهند South India" (١٩٨٢ أ) في تاريخ الهند الاقتصادي – الجزء الأول: من حوالي ١٢٠٠ حتى ١٧٥٠ تحقيق تابان ريتشودهوري Tapan Raychaudhuri وعرفان حبيب. وفي القسم التالي سأعتمد على هذا الكتاب إلى حد كبير.

٣- كما ذكر ستاين (١٩٨٢ أ : ص ص ٢٢-٢٣) فإن هناك اختلافا كبيرا بين السهول الزراعية الخصبة في كوروماندل التي تتطلب السقاية بالقنوات والخزانات، والسهول الساحلية الغربية في كيرالا حيث تهطل الأمطار الموسمية الثنائية. وقد أدى هذا التناقض البيئي إلى فوارق كبيرة في التنظيم الاجتماعي بين النظام الأبوي المركزي في دولة التاميل "المائية"، والمجتمع *الأموي* الزراعي الأصغر في كيرالا (مع أنه محمي بالمقاتلين).

٤- يقول الأميرال بولارد Ballard (١٩٤٨م: ص ١) إن السفر العابر للبحار نشأ على الأغلب من شبه الجزيرة لأن مناخها الجاف جعل من التجارة وصيد الأسماك

ضرورة لا يشاطر أهلها فيها أهالي المناطق التي تتمتع بمناخ أكثر اعتدالا. لكن علينا أن نتوخى الحذر إزاء ما يقول لأنه ليس سوى فرضية تقوم على التخمين وحسب.

٥- يحتوي الدليل على تفاصيل دقيقة عن الساحل الغربي، ومعلومات شحيحة عن المناطق الواقعة خلفه. "كانت سيلان غير معروفة، ولا يزورها كثير من الناس. كما كان أرخبيل مالايو ومدغشقر (...إلخ) أرضا بكرا (بالنسبة إلى اليونان)" (توسنت، ١٩٦١م: ص ٣٩).

٦- هناك دليل على أن ساحل كوروماندل كان في العصور الكلاسيكية على علاقة بالتجارة الرومانية، ولو بشكل غير مباشر وعن طريق البر من مالابار. ومن المهم أن نلحظ "أن معظم المواقع التي عثر فيها على النقود الرومانية تقع جنوب الهند، لاسيما في بلاد التاميل" أي ما يعرف اليوم باسم بونديشري Pondicherry إلى الجنوب من مدراس (سبنسر، ١٩٨٣م: ص ٧٧).

٧- بحسب ما جاء في رواية ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ص ١٠-١١) فإن المعادن الثمينة المتوجهة إلى مصر والشام كانت تنقل من أوروبا عبر الموانئ الإيطالية."لقد كان انتقال *الدوقيات* الذهبية بكثافة من البندقية إلى الإسكندرية أكثر العناصر وضوحا للعيان لانتقال المعادن النفيسة من أوروبا إلى الشرق الأوسط." وقد حدث شيء مماثل في الإسكندرية حين توجه فائض التجارة المصرية مع أوروبا نحو الشرق. "لقد أصدرت دور سك العملة المملوكية أعدادا ضخمة من *الأشرفيات* الذهبية والدنانير الفضية التي كانت قيد التداول في منطقة المحيط الهندي حتى مالاقا وساحل إفريقيا الشرقي. (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٢). "على الطريق الرئيس المتجه شرقا ... كانت الدوقيات، والأشرفيات، والغروسيات، والتكنات أو السبائك تتدفق على الموانئ الرئيسة في غرب الهند إلى كامباي والموانئ التابعة لها في كوجارات؛ وكذا الحال إلى جوا Goa وقيلون وموانئ مالابار. أما جاله Galle وهي أكبر موانئ سريلانكا (سيلان) فكانت

تتلقى هذا التدفق من الغرب". ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٣). وقد تم اجتذاب قسط كبير من السبائك إلى عواصم الدخل الهندي على شكل إتاوات وغنائم. ومن الصين في الجهة الأخرى، كانت تأتي النقود النحاسية لتغطية عجزها التجاري. "كانت الممالك الكثيرة في جنوب شرق آسيا تفتقر إلى القدرة على سك نقود معدنية دقيقة وهكذا كانت السبائك الذهبية من درجة نقاء ثابتة المقدرة بحسب الوزن تكفي لعملياتها الكبيرة (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٦). "ومن منطقة مالاقا انتقلت العملة الآسيوية إلى المراكز التجارية على الساحل الهندي وسيلان" (ريتشاردز، ١٩٨٦م: ص ١٨).

٨- ستاين (١٩٨٢ أ: ص ص ١٨-١٩) بسبب تركيزه على ساحل كوروماندل بشكل رئيس، يتحدث عن مراحل مختلفة. فهو يرى أن النظام التجاري الذي يربط الهنود في الجنوب بالعالم الخارجي قد استمر منذ بداية المسيحية حتى القرن الثالث عشر حين وضع تطوران نهاية له. الأول كان ازدياد سيطرة المسلمين على تجارة المحيط الهندي لمصلحة صعود التجارة الإسلامية من غرب الهند .... تحت قدر أكبر من سيطرة المسلمين .... فقد استمر مسلمو كوروماندل في الإسهام في شبكة المحيط الهندي، لكن دور كوروماندل في انحسر نسبيا بعد ذلك الوقت في حين أن دور غرب الهند استمر في النمو.

٩- انظر تشودهوري، ١٩٨٥م: ص ص ٢٣ : ١٠٣، ١٠٧ أما تومي بيريس Tome Pires (انظر كورتسانيو Cortesão ١٩٤٤) الكاتب البرتغالي من أوائل القرن السادس عشر الذي وصف التجارة والملاحة في المحيط الهندي بكثير من الدقة والتفصيل، فلم يكن أول من لاحظ عدم إمكانية قطع المسافة كاملة في موسم رياح واحد، مع أنه كان أكثر دقة في شرح السبب من الجغرافيين المسلمين الذين سبقوه. فالإدريسي على سبيل المثال، ذكر نقلا عن قباطنة السفن التي تبحر في بحر الهند وبحر الصين أن "المد والجزر في المياه يحدثان مرتين في السنة؛ بحيث إن المد في أشهر الصيف

يحدث نحو الشرق، وبالتالي يحدث الجزر في الجزء الغربي من البحر؛ وفي الأشهر الستة التالية، يحدث المد نحو الغرب" (الإدريسي، ترجمة أحمد، ١٩٦٠م: ص ٣٥).

١٠- كان جواتين (١٩٦٣م: ص ١٨٩)، الذي استخدم مادة من أوراق جنيزا للتعرف على دور مستعمرات تجار اليهود في الهند، أول من لاحظ "تواضع نصيب التجار اليهود في الهند". ومع ذلك، كشف جواتين عن سلسلة من الرسائل المكتوبة في القرن الحادي عشر بين التجار اليهود في عدن وساحل مالابار جاء فيها ذكر القطن والحرير الهندي، والخزف الصيني والبضائع المعدنية الصينية (الحديد، والفولاذ، والنحاس، والبرونز) بالإضافة إلى التوابل، والأصباغ، والعطور، والعقاقير الطبية، واللؤلؤ، وجوز الهند، والخشب (جواتين، ١٩٦٣م: ص ١٩٦) مما يدل على أن صادرات آسيا حتى قبل القرن الثالث عشر كانت تشمل قسطا كبيرا من البضائع الصناعية. كما كانت المواد المرسلة من البحر الأحمر أو من عدن إلى الشرق تركز بكثافة على المصنوعات، أما المواد الغذائية فلم تشكل سوى عُشر السلع المذكورة (جواتين، ١٩٦٣م: ص ص ١٩٧-١٩٨، انظر أيضا مقالاته لعام ١٩٥٤ و١٩٨٠م). ولا بد من الإشارة إلى أن هذه الوثائق تشير إلى فترة كان فيها اليهود بارزين في التجارة المصرية أكثر من بروزهم في أواخر العصر الأيوبي والمملوكي، وأنها ترجع إلى فترة سبقت بروز التجار المسلمين في كلكتا.

١١- ويتهم سبنسر (١٩٨٣م: ص ٦٨) الباحثين الهنود والغربيين المعنيين بتأثير الصين والهند على "الشعوب الأقل تقدما في جنوب شرق آسيا بالوقوع في فخ المواقف الأوروبية الاستعمارية، على اعتبار أن المناقشات الخاصة بالاستعمار الهندي والهند الكبرى هي في حقيقة الأمر مشابهة في النغمة لما ذكره المؤلفون البريطانيون في معرض وصفهم لمهمة "جلب الحضارة المزعومة إلى الهند".

١٢- إن الشائعة عن قيام المعلم العربي الكبير أحمد بن ماجد النجدي، مؤلف الدليل الملاحي المفصل في القرن الخامس عشر (انظر تيبتسي، ١٩٨١م) كان هو الذي أرشد البرتغاليين إلى المحيط الهندي مستحيلة تماما على اعتبار أنه كان طاعنا في السن في عام ١٤٩٠م حين وضع "كتاب الفوائد".

١٣- استخدمت استراتيجية مشابهة تماما بعد قرن ونصف من الزمن حين أنشأ أمير مزعوم من أسرة بالمبانغ ميناء منافسا في مالاقا، وجمع تحت سلطته، تارة بحجة الحماية وتارة أخرى بالإغراء المالي، مجتمعات التجار المنتشرة في منطقة المضيق.

١٤- كانت الحالة الاستثنائية في كيرالا حيث كانت هناك "أسر من المحاربين" (ستاين، ١٩٨٢ أ: ص ص ٣٢-٣٣)، وخلال العصر الإقطاعي العسكري في فيجاياناغارا من منتصف القرن الرابع عشر وما بعده. (انظر نيلا كانتا ساستري، ١٩٧٦م).

١٥- أكد الباحثون في الشؤون الهندية أهمية الهيئات التي تحكم ذاتها في المدن والقرى في المنطقة في عهد تشولا، مع التأكيد في الوقت ذاته على الدرجة العالية من الإدارة الحكومة المركزية. انظر مثلا مختلف مؤلفات نيلاكانتا ساستري (١٩٧٦، ١٩٧٨م وبالأخص ١٩٥٥م) بالإضافة إلى مسرا Misra (١٩٨١م). ويوجه ستاين اللوم إليهم في مقالته الرائعة "*الدولة والنظام الزراعي في جنوب الهند في العصور الوسطى: نقد تاريخي* *The State and the Agrarian Order in Medieval South India: A Histoiographic Critique*" (١٩٧٥م: ص ص ٦٤-٩١)، وفيها يقول إن حكومة تشولا لم تكن مركزية ولا كفئا بالدرجة التي تحدث عنها بعضهم، وإن الحكم الذاتي المحلي في القرى "العلمانية" والبراهمانية، لم تكن نتاج الإيديولوجية بقدر ما كانت نتاج الحاجة.

١٦- في عهد تشولا ازدادت سيطرة أخويات التجار التي شكلها أصحاب التجارة النائية المعروفون باسم *سامايام Samayam* على التجارة المتنقلة — وتمثل هذه الأخويات شبكة التسويق المحلية ضمن النظام الواسع للتجارة الآسيوية "(هول،

١٩٨٠م: ص ١٤١)." كان المرشحون للتنصيب يقسمون على الالتزام بقانون التعامل التجاري الذي كان يميزهم عن بقية التجار الجوالين. وقد أصبح أعضاء السامايام الموسرون "تجارا أمراء" يسمح لهم باتباع سبل العيش الرغيد ... ويمنحون الحق في احتكار بضائع محددة" (هول، ١٩٨٠م: ص ١٤٧). وقد بدأت جماعة السامايام كجماعات صغيرة من التجار الجوالين الذين كانوا يخدمون مجتمعات معزولة من المناطق الداخلية .... ويساند بعضهم بعضا طلبا للحماية. وكان التجار الجوالون يحملون أسلحتهم ويتصرفون تصرف رجال العصابات" (هول، ١٩٨٠م: ص ١٥١). أما البضائع الأجنبية التي تصل إلى *ناغارام* اعتيادية فكانت بحاجة إلى رعاية رئيس السوق، على العكس من *الباتانا pattana* أو الميناء" وهو مكان مخصص بشكل رسمي ليكون مركزا لتبادل السلع التي تصل بالمراكب أو بالقوافل ... فهذا التعريف الواسع لكلمة "ميناء" في سياقه الجنوبي الهندي كان محددا إلى درجة ما. ففي عهد تشولا كانت الباتنام Pattinam مرتبطة بصفة عامة بأسماء المدن حيث كانت التجارة الدولية مباحة، سواء في المدن الساحلية والمراكز التجارية في الداخل "(هول، ١٩٨٠م: ص ص ١٤٢-١٤٣). ويبدو أن التجار الأجانب والمحليين لم ينافس بعضهم بعضا، فقد كان التجار المحليون يتعاملون بالسلع المحلية في حين كان التجار المتجولون مختصين بسلع معينة متعلقة بالتجارة النائية (هول، ١٩٨٠م: ص ١٤٤). " أما في الموانئ الساحلية فكان التجار المتجولون يتمتعون بمكانة خاصة، فقد كانت مكانتهم في المناطق الداخلية تعتمد على تشكيل تحالفات مع المؤسسات المحلية مثل جمعيات الناغارام" (هول، ١٩٨٠م: ص ١٤٦).

١٧- حسب ما أورده هول (١٩٨٠م: ص ٥٢) فإن *الناغارام* "منطقة محددة تسكنها جماعة من الناس تعرف باسم *الناغاراتار* وهم أعضاء في جمعية تجارية" وكان أهمهم تجار القماش والزيت (هول، ١٩٨٠م: ص ص ٥٣-٥٤). ويبدو أن جمعية

الناغارام كانت ترأسها لجنة توظف مشرفا على الأراضي المشاع، وكاتبا ومحاسبا (هول، ١٩٨٠م: ص ٥٦). وكانت الجماعة تستملك أرضا من التاج وتدفع الضرائب لقاء ذلك وتحقق منها دخلا أيضا (هول ١٩٨٠م: ص ٥٧). ويسبب التوسع في التجارة النائية في عهد التشولا بدأ التجار المحليون في تطوير روابط مؤسساتية مع منظمات التجار الجوالين. وكانت مثل هذه الاتصالات تضمن الاستقرار الاقتصادي للناغارام المحلية، حتى إنها كانت تسمح للمراكز التجارية بتشكيل نواة لتطوير مراكز جديدة للسلطات السياسية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٨١). وبدأت جمعية الناغارام بعد تعاظم قوتها في الظهور من تحت السلطات المحلية وتحقيق عائدات مباشرة مع التشولا. وبالإضافة إلى ما تقدم، شكلت جمعية الناغارام في عهد التشولا "وحدات عسكرية خاصة بها من الجنود الذين عينوا أصلا لحراسة السوق وطرق التجارة البرية" (هول، ١٩٨٠م: ص ٨١). لكن مع تدني قدرة سلطات الكولا Cola، بدأت هذه المؤسسات التجارية في ممارسة ضغطها على مجالها المحلي، وبدأت في ممارسة السيطرة المستقلة على المسؤوليات الإدارية المحلية التي كانت فيما سبق تتقاسمها مع المؤسسات الزراعية مثل أور ur، والنادو nadu" (هول، ١٩٨٠م: ص ٨٢).

١٨- يفترض (هول، ١٩٨٠م: ص ٢) أن التجارة منحت صفة المؤسسة من خلال الناغارام لكي تحد من التغلغل التجاري من جانب التجار الأجانب في السوق المخصصة للمنطقة، وهي الناغارام ذاتها." ومع أن هذا ربما كان الهدف الأصلي، لكنه تمخض في النهاية عن نمو طبقة برجوازية مدنية تجارية — صناعية ومستقلة نسبيا، غير موجودة خارج نطاق أوروبا في العصور الوسطى.

١٩- يعطينا النظام الإقطاعي العسكري الذي كان سائدا في إمبراطورية فيجاياناغار مقارنات مهمة بالنظام المملوكي في مصر. فقد جمع على ما يبدو دولة قوية تمارس السيطرة المباشرة على المدن والمناطق الزراعية المهمة مع نظام زراعة ضرائبي

عسكري لا مركزي يمنح فيه كبار العسكر (وسيمون ناياكا) مساحات من الأرض في المناطق المتطرفة حيث يستخلصون منها أكبر قسط ممكن من الفائض؛ ومقابل هذه الإقطاعات كانوا ملزمين بتقديم عدد محدود من الخيالة والمشاة. (انظر ستاين، ١٩٨٢ ب؛ وكريشناسوامي بيلاي ١٩٦٤م؛ وماهالينغام ١٩٤٠م؛ ونيلاكانتا ساستري، وفينكاتيرامانايا Venkataramanayya ١٩٤٦م).

٢٠- كان تفوق الصين التقني من أحد الأسباب دون شك. ويؤكد ديجبي Digby أن "المراكب الصينية في القرنين الثالث عشر والرابع عشر كانت من الناحية التقنية الأكثر تقدما والأقوى على الإبحار في ذلك العصر،" وفي الوقت ذاته أكبر حجما (ديجبي، ١٩٨٢م: ص ص ١٣١-١٣٣).

الفصل التاسع

المضيق والضيق
THE STRAIT AND NARROW

إن من يسيطر على مالاقا يمسك بخناق البندقية. (تومي بيريس، ترجمة كورتسيانو، ١٩٤٤م، ج ٢: ص ٢٨٧)

لو أن كامباي منعت من التجارة مع مالاقا لفارقت الحياة. (تومي بيريس، كما ورد في جوبال، ١٩٧٥م: ص ٨).

بالمبانغ ومالاقا اليوم
Palembang and Malaca Today

حلقت بنا الطائرة بعد إقلاعها من مطار بيكانبارو الدولي في وسط سومطرة باتجاه الجنوب فوق غابة استوائية مطيرة مترامية الأطراف، لا تتخللها طرقات ولا تشوهها مستوطنات. فخطوط الفلاحة المنتظمة صارت بعيدة وراءنا، واختفت كل معالم الحياة الآدمية، ولم يعد أمامنا شيء سوى أنهار تتبعها أنهار تتلوى كالأفعى باتجاه الشرق نحو مضيق مالاقا الهادئ الذي يفصل سومطرة الفطرية عن المزارع الخضر ومزارع المطاط التي يعتني بها أصحابها في شبه جزيرة الملايو Malay. ويعرض كل نهر من هذه الأنهار عند مصبه فيشكل مستنقعا باهت اللون لا يصلح للملاحة. وحتى الآن يعد نهر هاري Hari أطول الأنهار التي مررنا بها وأعرضها وتقوم على ضفافه مدينة جامبي Jambi التي يعود تاريخها إلى العصور الوسطى (ويبلغ عدد سكانها الآن حوالي ١٠٠٠٠٠ نسمة).

وهنا يبدو لنا نهر موسي Musi، وهو أجمل هذه الأنهار، نهرا واعدا، يندفع في مجراه العميق ليصب في البحر وعلى ضفتيه المستنقعات التي تشكل الدلتا من حوله. وتحمي مصب النهر جزيرة كبيرة قبالة الشاطئ، وهي تدعم مصداقية الروايات من القرن الثالث عشر التي تصف سلسلة تمتد عبر القناة لتمنع مراكب الدخلاء من الدخول.

هبطت بنا الطائرة في مساحة خالية على بعد ٧٥ ميلا من مصب نهر موسي عند مدينة بالمبانغ جنوب شرق سومطرة، حيث يعيش نصف مليون إندونيسي حياة هادئة. فما زال هؤلاء السكان يتسلمون البضائع المستوردة عبر النهر في قوارب طويلة جدا. ويفرغون حمولة هذه القوارب على ضفاف النهر بأيديهم، ويحملونها بالتعب والنصب إلى أعلى الضفة لتوضع على المباسط، أو لتعرض في المساحات المخصصة للعرض في الأسواق المجاورة المكشوفة. أما الآلات والبضائع المصنوعة فتصل إلى المطار البدائي على متن بضع طائرات بشكل يومي.

ويصعب على المرء تصديق أن بالمبانغ كانت من القرن السابع حتى القرن الثاني عشر عاصمة إمبراطورية سري فيجايان[١] وأن أمير بالمبانغ، الذي اكتسب احتكاراته وتشبث بها من خلال دفعه الإتاوات إلى حكام الصين وتملقه إياهم، كان يملي شروط عبور المضائق إلى مالاقا وسوندا Sunda على أصحاب السفن العربية والإيطالية الذين كانوا عصب الحياة في التجارة الدولية البحرية.

وعلى الجانب المقابل من المضيق، أي في ماليزيا، تقع مدينة مالاقا الصغيرة الإقليمية، حيث أقام أمير منفي من بالمبانغ[٢] في نهاية القرن الرابع عشر مركزا تجاريا منافسا عند مصب نهر مالاقا في المضيق. وعلى مسافة بعيدة من الشاطئ الحالي، تقوم أطلال بوابة خربة تحت حصن مرتفع بناه الغزاة البرتغاليون. في هذه البقعة الجافة الآن، كانت السفن البرتغالية والهولندية، سواء التجارية أم الحربية، تلقي بمراسيها في القرنين السادس عشر والرابع عشر.

أما الممر المائي فقد انحسر الآن، وامتلأت "منطقة الميناء" بمساحة من اليابسة في وسطها حديقة عشبية يرتفع وراءها سياج يحجب رمال الشاطئ الذي يشغل البقعة التي

كانت مرسى السفن من قبل. أما المنطقة الجنوبية التي امتلأت، ففيها الشقق السكنية، والمكاتب، والمطاعم ومحلات لبيع أجهزة التلفزة الحديثة. أما إلى الشمال من الشاطئ الرملي، فتجد ما تبقى من مجرى نهر مالاقا، وقد ضاق بسبب الرواسب والوحول بلونها الأخضر الرمادي. ويرسو على الأرصفة الخشبية البالية عدد من القوارب المصنوعة على شكل "الدو" في العصور الوسطى، وقد تدلت على أطرافها إطارات السيارات القديمة بشكل غير متناسق. أما المخازن التي كانت سلالمها تؤدي مباشرة إلى النهر فتقبع الآن معزولة فوق مستوى الماء. وعلى مسافة قريبة من مصب النهر، ترسو بعض القوارب مربعة الشكل وكأنها مراكب صينية، وهي مستعدة لاصطحاب السياح في رحلة مائية في أرجاء هذا المركز التجاري الميت. فهل يعقل أن يكون هذا هو الميناء الذي كانت ترسو فيه السفن من مناطق النظام العالمي الأربع، وكل منها خاضعة لرعاية رئيس ميناء خاص بها؟ في مالاقا، كما هي الحال في بالمبانغ وجامبي، يستحيل على المرء الإحساس بأي مكان لعب في السابق دورا حيويا في الإنتاج والتجارة العالمية.

لا شيء يعبر تعبيرا صادقا عن تقلبات التاريخ أكثر من زيارة هذه المواقع التي كانت تسيطر على النظام العالمي قبل أوروبا. وليس أدل على سرعة تحول النظم العالمية وعدم استقرارها من الحالة الراهنة "لمدن العالم" هذه.

وتفتح حالة الانحدار السريع عيوننا على السمة غير المألوفة نسبيا للمنطقة وتمدنها. فمن الصفات البارزة للمدن الكبرى نزوعها إلى البقاء عبر العصور، ولو تحولت وظائفها. وليس غريبا في المكتشفات الأرخبيلية العثور على طبقات من المستوطنات يتلو بعضها بعضا. ويبدو أن وراء هذا الإصرار على البقاء عامل ثابت أوجده الموقع الاستراتيجي، أو مكانة رمزية مقدسة، أو حتى مجرد الثبات وعدم التحرك. ومع ذلك، فإن المراكز التجارية في المضيق لا تبدي أيا من هذه العوامل. لكننا نجد أن الميناء يظهر ويزدهر، ثم يخبو ويذبل حين ينتقل التجار من ميناء إلى آخر. (تعد سنغافورة اليوم لؤلؤة ذاك الموقع) لكن الثابت هو وجود مركز تجاري معين في "حلق"

العالم (كما يسميها بيريس)؛ أما أيها سيكون المركز فهذا لا يتوقف على العوامل البيئية، بل على العوامل السياسية.

إن العوامل البيئية معروفة في المنطقة: مياه هادئة لا أمواج فيها (حتى أطلق عليها اسم "البحيرة السعيدة") توفر ممرا هادئا إلى نقطة تلتقي عندها بحار تهب عليها رياح متعاكسة، مما أنتج دورة سنوية من مواسم الإبحار تتخللها فترات تسكن فيها الرياح؛ وشاطئان منخفضان ترتفع وراءهما تلال تكسوها الغابات الاستوائية؛ وسلسلة من أنهار تجري نحو المضيق استطاع الحكام السياسيون الأكفاء، رغم ضعفهم، أن يقيموا عند مصباتها موانئ كانت مدنا وحصونا تتلقى البضائع القادمة في الأنهار، وأن يتحكموا بمصادرها في المناطق الداخلية، وأن يبادلوا هذه المنتجات، إذا واتتهم الظروف، بمنتجات مصنعة في أماكن أخرى؛ ومن داخل سومطرة (وكان يسميها الهنود في العصور الوسطى "جزيرة الذهب") كانت تأتي خامات المعادن، والكافور، والراتنج، والأشجار الأخرى.

جنى السكان الأصليون كثيرا من ثروات البحر والغابات، فبعضهم وصل في وقت مبكر برا من تايلاند، وبعضهم بحرا من الجزر الإندونيسية. وقد كان هؤلاء إما من القبائل الرحل (انظر كاري Carey ١٩٧٦م، حول رحّل البر؛ سوفر Sopher ١٩٦٥م، حول رحل البحر) أو ممن يمارسون الزراعة المتنقلة التي تعتمد على قطع الغابات وإحراقها. وفي المقابل كان في المراكز التجارية الصغيرة المنتشرة على مصبات الأنهار غرباء يمارسون نشاطات تجارية. وهكذا نجد أن علاقة التعايش هذه بين المناطق الساحلية والداخلية لا تزال قائمة حتى اليوم، حيث تعيش في المناطق الداخلية جماعات تجمعها رابطة العرق، في حين أن المدن الساحلية تحتوي على جماعات مختلفة الأعراق هي في الأساس – وبترتيب تنازلي: شعوب الملايو، والصينيون، والهنود والعرب (وقد أصبح وجودهم نادرا الآن).

ومن غير المتوقع أن نجد في هذا المناخ البيئي بنية هرمية مدنية مستقرة (وهي نقطة اعترف بها برونسون Bronson ١٩٧٧م؛ ويتلي Wheatly، ١٩٨٣م؛ ليم Lim ١٩٧٨م).

فليس هناك أرض داخلية زراعية واسعة يمكن لمدينة أن تكون لها مركزا للوظائف، ولا تضاريس مختلفة بحيث يمكنها إعطاء ميزة مقارنة لنقطة خاصة معينة – كما في حال نقطة التقاء الطرق والأنهار. وهنا يكمن التناقض في المضيق. فسواحل سومطرة وشبه جزيرة المالايو، ولكونها واقعة على طريق التجارة العالمية، تشكل مقصدا طبيعيا لا يمكن تجنبه، لكن ليس في تلك المنطقة نقطة توقف بعينها تتمتع بجاذبية فريدة.

لقد وقع اختيارنا في هذا الفصل على مركزين مهمين متتالين من العصور الوسطى، وهما بالمبانغ ومالاقا. لكن من الخطأ الاعتقاد بعدم وجود مراكز غيرهما، فهناك في الشمال كداه (كاله)[٣] على شاطئ المالايو، وبازيه Pase على شاطئ سومطرة، وكان من الممكن اختيارهما، لولا أن معرفتنا بهما لا ترقى إلى معرفتنا بمدينتي بالمبانغ ومالاقا. (الشكل رقم ١٣).

الصلات مع الخارج
The Links to Outside

كانت منطقة المضيق على الدوام نقطة التقاء البحار مثلما كانت شواطئ المضيق نقطة التقاء الثقافات. وكما رأينا في الفصل الثامن، فإن شعوب جنوب شرق آسيا لعبت دورا أساسا ونشطا في التاريخ القديم في نقل الثقافة أكثر مما هو معروف بصفة عامة (ماك نايت MacKnight، ١٩٨٦م: ص ٢١٧) فمنذ الألف الأولى للميلاد، دأبت تلك الشعوب على تلقي العادات والتقاليد من أماكن أخرى.

فبحكم موقعها الجغرافي بين أكبر كتلتين زراعيتين في القارة – وهما الصين والهند، خضعت شعوب جنوب شرق آسيا إلى تأثيرات ثقافية ودينية (الهندوسية والبوذية) من كلتا الجهتين، وكانت منذ القرن الرابع عشر، تتلقى آخر تحولاتها من خلال الإسلام، الذي يشكل اليوم الدين الرئيس في كل من سومطرة – إندونيسيا – وشبه جزيرة مالايو. وقد تعمق التحول وازداد قوة في بنية المجتمع مع كل اعتناق لمذهب

جديد. فقد تبنى الحكام المؤسسات الهندوسية، لكنها، باستثناء الكلمات التي دخلت اللغة، لم تستطع الدخول إلى الحياة الاجتماعية، إلا في مجتمعات الأجانب في الموانئ الدولية. أما المعتقدات البوذية فقد تغلغلت بين الطبقات الفقيرة، لكن الإسلام هو الذي ضرب بجذوره الدائمة في المنطقة. فإندونيسيا اليوم هي أكبر البلاد الإسلامية، والإسلام هو الدين السائد في إندونيسيا وماليزيا.



الشكل رقم (١٣). مضيق مالاقا: حلق الطريق البحري.

وفي الفترة التي نحن بصددها، كانت التأثيرات الهندية والصينية هي الأهم، ولاسيما في بالمبانغ. فالإسلام لم يترسخ بقوة في هذه المنطقة إلا بعد اعتناق مؤسس مالاقا الدين الإسلامي في شيخوخته.

عودة إلى مشكلة المصادر

The Problem of Sources Revisited

من اللافت أن لا يكون هناك الكثير مما تتحدث به منطقة معينة عن ذاتها رغم أنها شكلت نقطة تقاطع الطرق البحرية العالمية لمدة طوية من الزمن. فبرغم كل النوايا الطيبة في البحث في أكبر عدد من الوثائق المحلية، أدركت أن هذا مستحيل بالنسبة إلى منطق المضيق. فالمختصون في تلك المنطقة الواحد تلو الآخر، يأسفون لأن بواكير معرفتنا تأتي حصريا تقريبا من تقارير الآخرين.(٤)

وإذا كانت السجلات المحلية المعاصرة قد حفظت ذات مرة، فإنها كتبت إما على لحاء الشجر الرقيق، أو على شرائح الخيزران التي أصابها التلف منذ ذلك الحين بفعل الحرارة والرطوبة في مناخ الغابات الاستوائية المطيرة. أما سومطرة، فلا نملك عنها أية سجلات محفوظة قبل وصول الأوروبيين باستثناء حفنة من النقوش الحجرية. وأما بالنسبة إلى شبه جزيرة المالايو فليس هناك سوى *سيجارا مالايا* (أي حوليات الملايو) التي كانت لايدن Leyden أول من ترجمها عام ١٨٢١م؛ أعاد بروان Brown ترجمتها، ١٩٥٢م)، لكن المخطوطة الموجودة ذاتها (رفلز Raffles رقم ١٨) تعود إلى فترة أقرب بكثير. وتبدأ هذه الوثيقة بتأسيس مالاقا، حيث يكرس الفصل الأول إلى نسب تحوم حوله الشكوك أعد لا ليضفي الشرعية على مطالبة الحاكم بوراثة إمبراطوريات سري فيجايا، وتشولا، وسيلندرا Sailendra (على جاوا) وحسب، بل، وهذا ما يثير السخط أكثر من الادعاء الأول، ليتتبع نسبه إلى الإسكندر الأكبر! (لتقويم هذه المخطوطة، انظر ولترز Wolters ١٩٧٠م، وتريجونينج Tregonning ١٩٦٢م).

وهناك وثائق صينية وتواريخ أسرية (بحث فيها وانغ Wang بعناية عام ١٩٨٥م، فيما يخص الفترة التي سبقت أسرة سنغ) ورد فيها ذكر ما يسمى بمملكة سري فيجايا وعاصمتيها المتتاليتين بالمبانغ وجامبي، لكنها تعطي عن غير قصد روايات جزئية ومشوهة. وتظهر هذه الوثائق أن أمراء بالمبانغ، رغم كونهم "حكاما" لعدد كبير من الدول التابعة، ليسوا سوى تابعين أذلاء للصين، يأتونها وهم يحملون الإتاوات في شكل هدايا ملكية. لكن هذا عار عن الصحة، لأننا نعلم أن بالمبانغ لم تكن تتعامل مع الصين وحسب، بل مع العرب والهنود أيضا، ونعلم أن عبارة "الإتاوة" في الصينية كانت عبارة ملطفة للتبادل التجاري في ذلك الوقت فالصين لم تكن تشجع التجارة الخاصة آنذاك (انظر الفصل العاشر).

إن معرفتنا بأهمية التعاليم البوذية في بالمبانغ مستقاة من مصدر واحد يعود تاريخه إلى القرن السابع عشر، وهو رواية راهب ومفكر صيني توقف هناك وأقام شهورا عدة وهو في طريقه إلى الهند. ويذكر أنه كان في المدينة آنذاك ما يقرب من ألف راهب بوذي، لكن دقة ملاحظته ودوافعه ليست فوق مستوى الشبهات.

وكانت آخر وثيقة صينية هي التي كتبها أحد موظفي الميناء في القرن الثالث عشر ويدعى جو – كوا (ترجمها هيرث وروكهيل Hirth and Rockhill ١٩١١م) ويصف فيها الأماكن التي كان أصحاب السفن الأجنبية في زيتون (تشوآن – تشو) يأتون منها. ويلاحظ أن جزءا من عرضه مأخوذ من مصدر يعود إلى قرن من الزمان، في حين جاءت الأجزاء الأخرى من مقابلات أجراها مع التجار أنفسهم، وكان بعضهم بادي الخداع. زد على ذلك أن تاريخ هذا المصدر يعود إلى ما بعد فترة انحدار سري فيجايا التي يقر الجميع بحدوثها.

ويرافق السمة غير الحاسمة لهذه المصادر المتفرقة مشكلة كتابة أسماء الأماكن العربية والصينية. فحتى الآن لسنا متأكدين من مواقع كل الأماكن التي وردت في الوثائق،

هذا بصرف النظر عن كثير من الجدل حول الأسماء الصينية لبعض الأماكن المعينة. وقد كرست مقالات وكتب بأكملها (مثل دوجلاس Dougla ١٩٤٩م، طبعة ١٩٨٠م؛ ويتلي ١٩٦١م) لمحاولة إزالة اللبس الناشئ عن التسميات في مختلف اللغات الأجنبية.

وثمة أوصاف لمضيق مالاقا أعدها رحالة وجغرافيون عرب وضعوا مؤلفاتهم بين القرنين التاسع والرابع عشر (منهم سليمان التاجر، كما زاد عليه أبو زيد الصيرافي، يفترض أنه في القرن التاسع أو العاشر، ومسهودي، من القرن العاشر، والإدريسي، من القرن الثاني عشر، وابن بطوطة، من النصف الأول من القرن الرابع عشر)، لكن يبدو أن كثيرا من هؤلاء المؤلفين لم يكونوا ذوي خبرة مباشرة في المناطق التي يصفون؛ فبمجرد أن تترك أوصافهم ساحل الهند أو جنوب شرق آسيا، إن لم نقل قبل ذلك، فإنها تجنح نحو الخيال باطراد. ويبدو أن ابن بطوطة هو الوحيد الذي ذهب إلى الصين، ورجع منها. فأوصافه أغزر ما تكون عن الهند (وعمل قاضيا مسلما في دلهي لعدة سنوات) والصين. لكنه لا يذكر الكثير عما بينهما.

وتتحدث بعض الوثائق الهندية بمزيد من التفصيل عن سومطرة ومالايا اللتين كانتا على ما يبدو تتمتعان بمكانة رفيعة في الخيال الهندي[٥] واللتين كانتا منذ زمن البلافا منفذين لتبشير البراهما. وتنزع الأعداد الكبيرة من الروايات الهندية (لكن بالمقارنة فقط مع ندرة المصادر المحلية والمصادر الأخرى) إلى وصف "الأرخبيل الهندي" (بما في ذلك جزيرة جاوا) بأنه خاضع للتأثيرات الهندية، وهي نقطة عولجت مسبقا في الفصل الثامن. زد على ذلك، أن البراهما المتعلمين، المنشغلين بالطقوس والدين، هم الذين أوجدوا الأدب السنسكريتي في المنطقة. فالتجار المقيمون بأعدادهم الكبيرة من كوجارات أو كوروماندل لم يتمكنوا من إضافة ملحوظاتهم الواقعية (والمثيرة للاهتمام بالنسبة إلينا) الخاصة بالمدن والتجارة.

وأخيرا، فإن ظهور البرتغاليين في المحيط الهندي واستيلاءهم على مالاقا عام ١٥١١م أنتج وثائق من نوع مختلف، وذات توجه تجريبي، وتهدف إلى التطبيق العملي. ومن أبرز هذه المصادر هي ما كتبه تومي بيريس؛ وكتابه: *كل شيء عن المشرق* Suma Oriental (ترجمة كورتسيانو، ١٩٤٤م) يعتمد على ملحوظاته الخاصة في العقد الثاني من القرن السادس عشر، وعلى كل ما تمكن من جمعه عن الخلفية التاريخية الخاصة بالمنطقة. وعلى الرغم من أن هذا يشكل مصدرا غنيا يعتمد عليه الجميع، لكنه يشترك مع *رحلات ماركو بولو Travels of Marco Polo* في الرؤية الغربية للمعلومات المفيدة، وهذا غالبا ما يكون انحيازا انتقائيا غير واع، وميلا لافتراض أن الماضي كالحاضر، وهذا ما يدحضه وجودهم ذاته على الفور.

فبدلا من المعلومات والمصادر الواقعية عن منطقة المضائق في العصور الوسطى، جمع المؤرخون وأعادوا جمع العدد ذاته من بقايا المعلومات بالاعتماد على مخيلتهم. وحيث إني أفتقر إلى سعة المعرفة وسداد الرأي اللازمين لوضع وصف خيالي آخر، فسأحاول أن أستخلص من آراء المختصين المتضاربة – وجميعهم من ذوي الخبرة العالية والاحترام البالغ – الحقائق الأساس اللازمة لوصف نهوض هذا الجزء من نظام العالم قبل القرن السادس عشر ثم انحداره.

التأثير الهندي في منطقة المضائق

The Indian Influence on The Straits Region

يعد جورج كوديه George Coedes من أشد المفكرين تأثيرا في ميدان التاريخ في العصور الوسطى في جنوب شرق آسيا، فقد رسخ كتابه: *دول الهندوس في الهند الصينية وإندونيسيا Les etats hindouises d'Indochine et d'Indonesie* (الأصل عام ١٩٤٩م، ثم جرى تنقيحه وترجمته إلى الإنجليزية عام ١٩٦٨م) المبدأ الأساس في

تفسير تأثير الثقافة الهندية في المنطقة، وهو المبدأ الذي أيده المفكرون الهنود المزهوون بأنفسهم (انظر مثلا نيلا كانتا ساستري، ١٩٤٩م؛ وماجومدار Majumdar، ١٩٣٧-١٩٣٨، ١٩٦٣م، الذي يتحدث عن المستعمرات الهندية) وتبناه توسنت دون أي نقد (١٩٦٦م). ويذكر هؤلاء المؤلفون الدليل القاطع الذي يقوم على انتشار التماثيل والمعابد ذات الطراز الهندي في سائر أنحاء جنوب شرق آسيا (في أنغور وأيضا في جاوا).[٦] وكانت مقالة كودية التي نشرها عام ١٩٨١م أول عمل يشير إلى وجود إمبراطورية سري فيجايا التي تأثرت بالثقافة الهندية إلى حد بعيد.

قامت هذه المدرسة الفكرية بعملية إعادة توطين حقيقية لمجتمعات جنوب الهند في جنوب شرق آسيا في القرن الرابع عشر. ويقول كوديه (١٩٦٦م: ص ٢٤٧) إن وجود النقوش الهندية في "الممالك الهندية في بورنيو وجاوا" في القرن الخامس لا يمكن تفسيرها إلا من خلال عمليات انتقال السكان. ويرى كوديه أن التأثيرات الثقافية انطلقت منها.

أما الشخصية الرئيسة الثانية، في دراسة التجارة في جنوب شرق آسيا فكانت فان لور J. C. van Leur (١٩٥٥م). ويركز الجزء الأول من مجموعته على التجارة قبل القرن الخامس عشر. ويقسّم فان لور مناطق جنوب شرق آسيا إلى الدول الكبيرة الزراعية المنتجة للأرز ومناطق التسويق التجاري قليلة السكان، وأهمها منطقة المضائق. لكن تفسيره لكيفية "تهنيد" المنطقة الأخيرة هذه يتعارض مع الحل الذي ارتآه كوديه.

ويعبر فان لور عن شكوكه في وجود مستعمرات لمستوطنين هنود في وقت مبكر، ويقول إنه حتى لو كان ذلك صحيحا، فإن من المستبعد أن تكون هذه المستوطنات مسؤولة عن نشر "ثقافة عالية" لأن من الممكن أن تضم تجارا وبحارة لا دراية لهم بالسنسكريتية. ويرى بدلا عن ذلك أن رهبان البراهما هم الذين نشروا الديانة الهندوسية (والبوذية فيما بعد) والمهارات الإدارية في بلاط الحكام المحليين الذين كانوا يسعون لنيل الحظوة عندهم. فلما أدرك هؤلاء الحكام مدى فائدة الشرعية الدينية

والتنظيم الإداري في منحهم مزيدا من السيطرة على رعاياهم، تبنوا إعادة إنتاج هذه المؤسسات في مجتمعاتهم. [ويتلي (١٩٦١م: ص ص ١٨٥-١٨٧) يوافق مثل هول (١٩٨٥م: ص ص ٨٣-٩٣).] أما الدليل على هذا فهو استخدام السنسكريتية في النقوش الملكية ذات الصلة بدلا من اللغات العامية التي ربما تكون قد استخدمها صغار التجار والمنتجات الفنية المرتبطة بالثقافة العالية (مثل النحت والهندسة).

ويتتبع مؤيدو هذه النظرية التأثيرات الهندية إلى زمن البلافا على الأقل (حتى القرن السادس) ويؤكدون الصلات الدينية المستمرة بين ثقافة البراهما على ساحل كوروماندل وبلاط الحكام في سري فيجايا وسيلندرا (في جاوا). ويعتقد هؤلاء أن ظهور بالمبانغ على رأس إمبراطورية سري فيجايا في القرن السابع يرتبط ارتباطا مباشرا بهؤلاء الهنود الذين حملوا لواء الثقافة.

وفي المقابل، لا يستبعد سبنسر (١٩٨٣م: ص ٨٢) أن يكون للتجار الهنود دور في نشر الثقافة الهندية رغم صعوبة تتبعها. ويرى أنه لولاهم لما انتشرت الثقافة العالية.

> إن تحرك الثقافة الهندية شرقا يفترض تحرك البحارة والتجار الهنود والإندونيسيين والمغامرين على امتدا الطرق التجارية. فشبكة التجارة البحرية هي التي ولدت الحركات المكوكية للسفن عبر جنوب آسيا، وأوجدت ذلك الزخم من المهارات الملاحية التي استخدمها البراهما والمبعوثون الثقافيون الآخرون في حمل رسالتهم عبر البحار.

وردا على تحفظات فان لور حول كيفية تمكن التجار والمغامرين البسطاء من نقل "المعرفة السنكريتية الخاصة بفئة معينة من الناس التي ميزت ثقافة البلاط المنمقة في الممالك المهندة" يذكرنا سبنسر ١٩٨٣م: ص ص ٨٣-٨٤) بأن:

> تحرك الأشكال الفنية الهندية، وهي لا تقل عن تحرك ممارسات الطقوس، .... يعكس تحرك الحرفيين وليس مجرد تحرك الفن ... فمن المستبعد أن يكون البراهما، مثلهم مثل التجار، قد حازوا على المهارات الحرفية المطلوبة ... فهجرة الأساليب الفنية الهندية ربما كانت استمرارا في الخارج لحركة الحرفيين الهنود الطبيعية نحو مراكز رعاية جديدة.

ويؤكد سبنسر أن الناشر – التاجر ربما كان في العصور الوسطى القوة الأولى في تهنيد – وهندوسنة جنوب شرق آسيا في المراكز التجارية الساحلية التي ظهرت أساسا في التجارة مثل سري فيجايا.

إننا نعرف وجود التجار التاميل المستمر على امتداد المضائق. فحين بلغت مملكة سري فيجايا ذروة مجدها، كان التجار من كوروماندل يسيطرون على صلة الوصل، وهذا متوقع، إذا ما أخذنا باعتبارنا الدور النشط الذي لعبته تشولا في التجارة الدولية قبل القرن الثالث عشر. ومع أنه لم يكن لدى تشولا البحرية التي لا تقهر التي شكلها موكرجي Mookerji إلا أن أسطولها كان من القوة بحيث تمكن في أوائل القرن الحادي عشر من شن غارة تأديبية مدمرة على بالمبانغ والمراكز التجارية الأخرى في الاتحاد السري فيجاياني. وكما رأينا في الفصل الثامن، فإن التشولا بدأوا خلال قرن من الزمن يفقدون سيطرتهم على التجارة النائية التي تمر عبر موانئهم لصالح التجار المسلمين من غرب الهند والبلاد العربية.

إذن لا عجب، والحال هذه، أن تزداد أهمية أهل كوجارات في تجارة المضائق بعد تأسيس مالاقا واعتناق حكامها الدين الإسلامي. ويؤكد جوبال Gopal (١٩٧٥م: ص ٦) أن:

> بحلول القرن الخامس عشر، إن لم يكن قبله، كان تجار كوجارات مشهدا مألوفا في شبه جزيرة الملايو والأرخبيل الإندونيسي وبالأخص مالاقا، وكداه، وبرواز، وسيلالنغور، ومجم جم، وباسه، وبدير. وكانوا يهتمون بالحصول على القصدير، والفلفل، والتوابل. لكن مالاقا كانت نقطة التقاء هؤلاء التجار والبضائع الكوجاراتية في تلك المنطقة.

ومن مالاقا انطلق التجار الكوجارات إلى سومطرة، وجاوا، وتيمور، وبورنيو وإلى الملوكاس Moluccas حتى وصلوا إلى الصين. وأما الأرقام التي يذكرها بيريس حول قيمة التجارة بين كوجارات وحجمها فتثير الإعجاب، كما أن تعليقاته عن

ثروات تجار كامباي ومركزيتهم لا يرقى إليها الشك (انظر جوبال، ١٩٧٥م: ص ص ٧– ٨). لكن المعلومات من أوائل القرن السادس عشر، بعد انسحاب الصينيين من المحيط الهندي بوقت طويل، وبعد أن جعل الإسلام من مالاقا وكوجارات حليفين متضامنين، لا يمكن استبدالها بمعلومات عن الفترات السابقة. وكما سنرى لاحقا، فإن المصادر الصينية تقدم لنا رؤية شديدة الاختلاف ليس فيها للتأثيرات الهندية الإسلامية فعالية تذكر. أما الصين فتلعب فيها دورا حاسما، ولو أنه مختلف نسبيا.

الصين والمضيق

China and The Strait

رغم أننا سنناقش دور الصين في التجارة الدولية في القرنين الثالث عشر والرابع عشر بمزيد من التفاصيل في الفصل العاشر، لكن لا بد من عرض الخطوط العريضة لهذا الدور لشرح التناقض المحير أولا وهو أهمية سري فيجايا بين القرنين السابع والثاني عشر حين كان النظام العالمي في طور التشكل، ثم اختفاؤه عمليا (على الأقل من الوثائق) في أواخر القرن الثالث عشر والرابع عشر حين بلغ النظام العامي أوجه.

إن ما يبدو للوهلة الأولى حالة شاذة ربما يحمل في الحقيقة المفتاح إلى تفكك النظام فيما بعد. وإليكم التناقض: احتفظت منطقة المضيق عبر القرون بموقعها الفريد على امتداد طرق التجارة البحرية بين الصين والهند، وبالتالي، وبصورة غير مباشرة مع العالم العربي وأوروبا المطلة على البحر الأبيض المتوسط. وقد ازدادت قيمة موقعها بالفعل مع كل توسع في حجم التجارة. ومع ذلك، هناك ثغرة محيرة امتدت لقرون عدة بين "سقوط " سري فيجايا، و "ظهور" مالاقا، لا يمكن تفسيرها بالكامل بظهور جاوا المنافسة. والطريف، أن دورة الانحدار هذه هي عكس القرنين اللذين كانت فيهما الصين شريكا نشطا في التجارة العالمية.

فمنذ أن توجهت السنغ Sung إلى البحار في أواخر القرن الثاني عشر حتى انسحاب المنغ Ming منها في أواخر القرن الرابع عشر اختفت ممالك المضيق الصغيرة من سجلات المسرح الدولي. ففي تلك الفترة لم تفقد الموانئ المنتشرة على امتداد المضيق وجودها المادي ولا ميزاتها التي اكتسبتها بفضل مواقعها الاستراتيجية، لكنها فقدت على ما يبدو دورها "السياسي" كواسطة تحتكر المداخل إلى الموانئ الصينية. فقد تحولت المنطقة من "بوابة" إلى إقليم تابع يقع تحت رحمة شركاء في التجارة من ذوي الحول والطول. وفي اعتقادي أن حالة التبعية هذه ربما كانت حالة "طبيعية" وأن دور البوابة هو الدور الشاذ الذي يحتاج إلى تفسير. لذلك سنلقي نظرة خاطفة على الحالة الأولى قبل أن ننتقل إلى الثانية.

ويرغم أهمية المراكز التجارية في المضيق، إلا أنها ظلت جانبية إلى حد ما بالنسبة إلى النظام العالمي لأن البضائع الصناعية لم تكن تنتج وتعالج في المنطقة ذاتها، بل في مناطق مركزية أخرى مثل الهند والصين. ويرى ريتشاردز (١٩٨٦م: ص ص ٢٥-٢٦) أن جنوب شرق آسيا كان على الدوام في منزلة أدنى من منزلة المناطق المركزية لأنه لم يكن ينتج البضائع المصنوعة ولا ينقلها بكميات كبيرة. فالاقتصاديات الآسيوية، على أهميتها بالنسبة إلى التجارة العابرة، لم توفر سوى "المنتجات الزراعية والمواد الخام للصناعات الصينية والهندية".

وكما أن وجود اليورانيوم في إفريقيا أو قناة السويس في مصر لا يكسب هذه الأماكن صفة المركزية في النظام العالمي اليوم، فإن الإقبال على توابل جنوب شرق آسيا وحتمية المرور بممراتها المائية لم تستطع أن تكسب المنطقة صفة المركزية في القرن الثالث عشر. فإذا كان تعريف التبعية هو أن يكون لقرارات تتخذ في الخارج أثر بالغ في الأحداث الداخلية ليس للبلد فيها حول ولا قوة، وجب اعتبار منطقة المضيق تابعة إلى الصين بصورة جزئية على الأقل في القرون السابقة.

كانت المناطق الداخلية في العصور الكلاسيكية "مركز الثقل" بالنسبة إلى الشعب الصيني. فالتجارة الخارجية كانت تنقل بأكملها برا على طريق الحرير العظيم. لكن الطريق البري تراجع على أثر سقوط روما، وبدءا من القرن السادس انتقل سكان الصين نحو الساحل الجنوبي. وكانت كل المحاولات الهادفة إلى إعادة استخدام الطريق البري خلال فترة الهيمنة الإسلامية عرضة للخطر باستمرار بسبب القبائل الشمالية التي بني سور الصين العظيم لصدها عن البلاد. (ولم تختف هذه الأخطار حتى تمكن جنكيز خان من الاستيلاء على شمال الصين في العقود الأولى من القرن الثالث عشر) وقد أدى تعسر عبور السهول بالصين إلى التوجه نحو البحر ونشوء تجارة متواضعة تستتر تحت مسمى "الإتاوة" من البلدان "البربرية" بالأخص مع الدول القائمة في جزر جنوب شرق آسيا.

ويبدو أن ظهور سري فيجايا في القرن السابع كان مرتبطا بتجارة الإتاوة هذه. فهذه التجارة في رأي ولترز (١٩٧٠م) رفعت إمبراطور الصين إلى منزلة رفيعة فيما يخص أتباعه الذين كان عليهم إثبات شرعيتهم وخضوعهم. ويبدو أن ممثلي سري فيجايا نجحوا في إقناع الأباطرة على مدى قرون عدة بأنهم يملكون هاتين الميزتين، مع أن الدليل الوثائقي لم يقنع كثيرا من الباحثين.[٨] أما إذا كانت إمبراطورية سري فيجايا قد وجدت بالفعل (مثلما يدعي كوديه، ١٩٨١م) فإن الوثائق الصينية تثبت الاعتقاد الصيني بوجود مثل هذه الإمبراطورية التي يطلقون عليها اسم سان – فو – تشي San – fo – Ch'i. وتفيد تلك الوثائق بأن عاصمة سري فيجايا كانت في بالمبانغ وأنها حكمت أربع عشرة أو خمس عشرة إمارة. كان الكثير من عمليات التبادل التجاري تتم باسم زيارات سنوية يقوم بها أمير بالمبانغ أو ممثلوه إلى الصين. وذات مرة، حسبما ورد في أحد السجلات، وصل ثلاثة وثمانون طنا من الفلفل باسم "هدية"! ويبدو أن دور سري فيجايا الفعلي كان تسويق بضائع جنوب الهند بالإضافة إلى بضائعها وتلك القادمة من الشرق الأوسط.

لكن تجارة الإتاوة المستترة لم تكن لتمر دون تحديات. فحين اتحد البحارة العرب والفرس في القرن الثامن للقيام بزيارات مباشرة للموانئ الصينية، لم يكن التانغ مستعدين لاستقبال هؤلاء التجار المختلفين غير العابئين بالمظاهر. ففي بادئ الأمر، اقتصرت زيارات التجار الجدد على ميناء كانتون، حيث وضع التجار المسلمون الأسس لجالية كبيرة. وكما ذكرنا في الفصل السادس، فإن المتاعب ما لبثت أن اندلعت، وكان رد الصين عليها بسيطا، حيث فرضت حظرا على دخول سائر التجار الأجانب إلى موانئها. وكان باستطاعتهم الوصول حتى منطقة المضائق وحسب. أما ممثلو سري فيجايا الذين ظلوا على خضوعهم وطاعتهم للصين، فلم يحظر عليهم الدخول إلى موانئها، وهذا ما يفسر قوتهم "الغامضة" ولو كانت مؤقتة.

وما إن رفع الحظر التجاري عن دخول الموانئ الصينية في عهد أسرة سنغ، وبالأخص بعد تقهقر ما يسمى "بسنغ الجنوبية" أمام الغزاة المغول حتى تقلص دور إمبراطورية سري فيجايا، ولم تعد هناك ضرورة لوجود الإمارات الصغيرة التي كانت تقوم بدور الوساطة بعد السماح للسفن الهندية والعربية بدخول العديد من الموانئ الصينية تحت المراقبة (مثل كانتون، وكنساي، أو هانغشو، وتشوآن أو زيتون)، وشروع سفن الصين وتجارها في لعب دور أكثر نشاطا وحيوية في التجارة البحرية. وقد استمرت هذه السياسة التجارية المفتوحة وازدادت قوة بعد استيلاء أسرة يوان التي يحكمها المغول على سنغ الجنوبية. وكما رأينا سابقا، فإن ماركو بولو تحدث عن وجود أعداد كبيرة من التجار المسلمين في مدن الصين وموانئها في عهد كوبلاي خان.

حين أصبحت السفن الصينية تبحر حتى قيلون، والسفن العربية (وربما) الهندية تبحر إلى الموانئ الصينية، دبت الحياة من جديد في خطوط الملاحة عبر المضيق، لكن على حساب احتكارات قوة سري فيجايا. فبعد أن فقد تجارها دور الوساطة انتقلوا إلى

ممارسة السطو المسلح والقرصنة في أعالي البحار وإلى انتزاع الإتاوة من السفن العابرة لمر نهر موسي لحمايتها. وفي تلك الفترة، عرفت بالمبانغ بأنها مركز القرصنة الصينية.

لكن هذه الفترة من المغامرات التجارية الصينية التي دامت زهاء مائتي عام والتي سنعرضها في الفصل العاشر، لم تدم طويلا. فبعد قيام حكم أسرة منغ على أنقاض الأسرة المغولية البائدة، رجعت الصين إلى موقفها السابق من التجارة والأجانب، ولو أن هذا رأي يحتمل الجدل. فقد كان لسكان منطقة المضائق من الفطنة ما جعلهم يدركون الفرص التي أتاحتها لهم عودة تجارة الإتاوة، وسرى الاعتقاد بأن هناك منافسا لإمبراطورية سري فيجايا.

ويرى ولترز (١٩٧٠م) أن السلالة المطولة التي تقدم "حوليات الملايو" هي محاولة جدية لربط مؤسس مالاقا (حوالي ١٣٩٨م) بسلالة بالمبانغ الملكية (وبسلالة الهند في عهد التاميل وجاوا في عهد سيلندرا) بهدف إضفاء الصبغة القانونية على مالاقا بوصفها الوريثة الشرعية لسري فيجايا التي اعتقدت أنها ما زالت تحظى بسمعة طيبة لدى الصينيين. كانت مالاقا تطمح في أن تصبح البوابة الجديدة للصين، أي مكان التقاء التجار القادمين من كافة البلدان، لكن قلة مختارة هم الذين يستطيعون عبورها.

لقد نجح إسكندر شاه [أي الملك الإسكندر (الأكبر)] وهو الاسم الذي اختاره مؤسس مالاقا بعد اعتناقه الإسلام، في اجتذاب التجار من الخارج الذين كانوا من قبل يتوقفون في مراكز تجارية أخرى. وقد أثبتت شروطه المواتية، وتعرفته المنخفضة، ومياهه المحروسة جيدا أنها لا تقاوم. فباعتناقه الإسلام على وجه الخصوص، تمكن من جذب التجار المسلمين الذين كانوا من قبل يفضلون الموانئ المنتشرة على الساحل الشمالي الشرقي من سومطرة أو كداه – كالا في شمال ساحل الملايو.

صحيح أنه حقق نجاحا باهرا في تأسيس مالاقا بوصفها سوقا مركزية أولية، لكنه لم يحقق النجاح التام في احتكار تجارة الإتاوة. ففي فترة القرنين التي غامرت

الصين في الخروج خلالها، اكتسب الصينيون مزيدا من الخبرة في العالم وتخلصوا من الأوهام فيما يخص قوة الممالك الصغيرة المنتشرة على امتداد المضائق.

صلات العرب بمالاقا وبالمبانغ والمناطق الأخرى
The Arab Connections to Malacca, Palembang, and Beyond

علمنا للمرة الأولى بوجود تجار البحار العرب والفرس في موانئ الصين من المصادر الصينية (هوي تشان Hui-Ch'an) واليابانية (٧٤٨م) (دي مغليوDi Meglio : ص ص ١٠٨-١٠٩). ومن اللافت أن هذه المصادر العربية الموجودة وهي أخبار سليمان التاجر (*أخبار الصين والهند*، يعتقد أنها تعود لعام ٨٥١م)، وهي التي أدمجت في نص أبو زيد الصيرافي في القرن العشر.

وإذا صح ما جاء في المصدر الأخير، فإنه يبين طريقا مباشرا من الخليج العربي إلى الصين، حيث يصف خط سير سليمان رحلة تستغرق شهرا واحدا انطلاقا من مسقط إلى قيلون، ومنها إلى كاله أو كالابار على الساحل الشمالي الغربي من شبه جزيرة مالاوي عبر مضيق *بلك* Palk في شمال سيلان في رحلة تستغرق المدة ذاتها عبر خليج البنغال مرورا بجزر نيكوبار، ثم إلى جزيرة تيوما Tiyuma في رحلة تستغرق عشرة أيام عبر المضيق، وأخيرا إلى كانتون في رحلة مدتها شهران عبر شبه جزيرة الهند الصينية مرورا بالمضيق المسمى "بوابة الصين" (انظر فيراند، ١٩٢٢م: ص ص ١٣-١٩). ويعرف أبو زيد في شروحه مدينة كاله بأنها "السوق التي تتمركز فيها عصارة المر، والكافور، وخشب الصندل، والعاج، والقصدير، والأبنوس، وخشب البرازيل، وسائر التوابل العطرية" ويذكر أيضا أن "السفن القادمة من عمان تسلك هذا الطريق." (فيراند، ١٩٢٢م: ص ٩٦).

وفي القرن العاشر، يؤكد المسعودي أهمية كاله بوصفها الميناء الرئيس الذي تستخدمه السفن العربية، لكن لا بد من الاعتراف بأن تجربته المباشرة انتهت في الهند.

فهو يعتمد على أبي زيد وسليمان وغيرهما من التجار والبحارة الذين قابلهم في صيراف وأماكن أخرى في وصفه للمناطق الشرقية الأخرى. ومع ذلك، تعد شهادته إضافة للروايات السابقة. ويذكر أنه بعد المشكلات التي حدثت في كانتون أواخر القرن التاسع (والحظر الذي فرض على إثرها على دخول التجار العرب إلى ذلك الميناء) ازدادت أهمية كاله – المدينة المهيبة ذات الأسوار العالية والبساتين الوفيرة – بعد أن أصبحت نقطة الاتصال بين السفن الإسلامية والسفن الصينية (انظر شبول Shboul ١٩٧٩م: ص ١٦٢، دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ١٠٩) وقد ورد في كتاب بوزرق Buzurg "*عجائب الهند*" ذكر كاله وتعاملاتها التجارية مع العرب (دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ١١٢) كما أن الإدريسي يعرف، ولو بصورة غير مباشرة، كاله بأنها آخر محطات السفن العربية القادمة من سيلان وجزر النيكوبار (ترجمة أحمد، ١٩٦٠م: ص ٣٤).

صحيح أن بالمبانغ أصبحت هي الأخرى ميناء ترسو فيه السفن العربية في ذلك الوقت، إلا أن قلة ذكرها في المصادر العربية تسترعي الانتباه. ويبدو أن كلمة زبج التي تستعمل غالبا مقابل كاله، تعني سومطرة أو سري فيجايا أو بالمبانغ، لكن مغليو (١٩٧٠م: ص ١١٣) ترى أن الكلمة التي استعملت غالبا للدلالة على سري فيجايا هي *ماهاراجا* Maharaja [هكذا] وعاصمتها *سري بوزا* التي تعرّفها بأنها بالمبانغ. ويصف بوزوغ سري بوزا (سري فيجايا) بأن فيها خليجا واسعا وآمنا[٩] وشوارع تنتشر فيها المحلات التجارية (هناك ٨٠٠ صراف في شارعهم الخاص)! وأن الضرائب فيها مواتية.

ويذكر الجغرافيون العرب والفرس الذين عاشوا في أواخر القرن الثاني عشر والقرن الثالث عشر، ومنهم ياقوت، والقزويني، وابن سعيد منطقة المضائق هذه، لكنهم ينزعون نحو إحلال أوصاف مستلة من أعمالهم السابقة التي سبقت الإشارة إليها محل الملحوظات المباشرة، ويضيفون جاوا إلى وصفهم مما يعكس تعاظم أهمية تلك القوة التي فاقت في ثروتها ونشاطها التجاري سري فيجايا في أواخر القرن الثاني

عشر. وفي القرن الثالث عشر، أحكمت مملكة ماجاباهيت Majabahit في جاوا سيطرتها على شمال شرق سومطرة وعلى أجزاء من شبه جزيرة المالايو حتى طغت على سري فيجايا في منتصف القرن الرابع عشر (دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ص ١١٤-١١٥).

وقبل ذلك بفترة وجيزة، أي في ١٣٤٥-١٣٤٦م، سافر ابن بطوطة من ساحل الهند الغربي إلى الصين (ونزل في موانئ عدة منها كامباي، وكلكتا، وقيلون وقدم لنا بعض الملحوظات المباشرة) لكنه لم يذكر سوى معلومات ضئيلة، على عكس الروايات الكثيرة المتوافرة عن الصين والهند، حول مختلف المجتمعات التجارية في المضائق والأرخبيل الهندي. ويرى بعض الباحثين أن قلة اكتراثه بهذه الأماكن المتوسطة دلالة على عدم أهميتها كدول تجارية. ولعل هذا صحيح؛ لكن مروره بالمضيق كان على ما يبدو سريعا، وأنه لم يتوقف إلا في عدد قليل من الموانئ.

وما يعكس اهتمامات ابن بطوطة الأخرى بوصفه شيخا مسلما، أنه وجه قدرا كبيرا من اهتمامه نحو نشر الإسلام في المنطقة. فهو الذي أخبرنا عن اعتناق حاكمي باسيه وبيراك في شمال شرق سومطرة ، والمدن المنتشرة على امتداد ساحل جاوا للدين الإسلامي (دي مغليو، ١٩٧٠م: ص ص ١١٦-١١٧). وتثبت المكتشفات والنقوش في الأرخبيل أنه اعتبارا من الثلث الأخير من القرن الثالث عشر أحرز الإسلام تقدما كبيرا في تلك المناطق.

لكن هذه التحولات الدينية والثقافية، كانت على ما يبدو من نتاج التجار والبحارة المسلمين أكثر من عملية "التهنيد" السابقة، مع أننا لا نعرف كم من هؤلاء التجار المسلمين قدموا فعلا من الشرق الأوسط. وبالنظر إلى تجارة الشتات التي طبعت المنطقة بطابعها الخاص، فإن المجتمعات "العرقية المسلمة العربية والهندية (ومعظمها من الكوجارات) انتشرت بكثافة على امتداد المناطق الساحلية. وقد تزوج هؤلاء من الأسر المحلية، ووظفوا العمال واستقطبوا العملاء، ورسخوا ضمن مجتمعاتهم الفنية والرفيعة

أسس الأمانة في التعاملات التجارية ومبادئ الإحسان في الخدمات الاجتماعية المرتبطة بالدين مما شجع المزيد من الناس على اعتناق الإسلام.

ومن هؤلاء عدد من الحكام الذين ربما كان إسلامهم مرتبطا بهدف عملي ألا وهو اجتذاب التجار المسلمين في فترة انحطاط الإمارات الصغيرة. ومن أهم هؤلاء الحكام، مؤسس مالاقا وهي المدينة التي استطاعت في القرن الخامس عشر أن تطغى على الموانئ المنافسة كافة. صحيح أن تأسيس مالاقا يعود إلى فترة تاريخية تالية للحقبة التي يبحث فيها هذا الكتاب، لكن لا يمكن إغفالها لأن عملية التقسيم إلى فترات تاريخية التي لاءمت عالم البحر المتوسط لا تتوافق تماما مع الفترات التاريخية في تجارة المحيط الهندي. وليس بوسعنا أن نقف في منتصف القصة لاسيما ونحن نتتبع تطبيق الإسلام وانتشاره في سائر أنحاء جنوب شرق آسيا.

ولعل خير طريقة لإبداء الدور المركزي الذي لعبه ميناء مالاقا في التجارة الدولية في القرن الخامس عشر قبل استيلاء البرتغاليين عليه عام ١٥١١م وتحويله بما يلائم أغراضهم هي وصف تنظيم نشاطاته البحرية. كان في الميناء أربعة مشرفين، كل واحد منهم يتولى الإشراف على السفن القادمة والمغادرة، وجباية الرسوم المستحقة على حمولاتها وتوفير المخازن والأرصفة لتنزيل البضائع وتحميلها، وتوفير أماكن الإقامة لأصحابها، وكان كل من هؤلاء المشرفين مسؤولا أمام وزير المالية المحلي عن حسن سلوك التجار في منطقة نفوذه وأمانتهم. لكن لم أربعة مشرفين؟ الإجابة هي أن موظفا واحدا لم يكن كافيا للتعامل مع هذا الحجم الهائل من التجارة (مع تنوع أصحاب السفن والتجار).

كانت كل منطقة من المناطق الكبيرة التي يأتي منها التجار تدخل ضمن نطاق سلطة أحد المشرفين الموكلين بها. فواحد ينحصر عمله في السفن القادمة من الشرق الأوسط، وبلاد فارس، والهند، وسيلان، والثاني مختص بالسفن القادمة من سومطرة

والمناطق الأخرى على المضيق – وهذا ما يسمى بالتجارة المحلية، والثالث يتعامل مع السفن القادمة من الجزر القريبة، مثل جاوا، وبورنيو، ومكسر، والرابع والأخير يتعامل مع التجار من سيام (أي تايلاند) وكمبوديا، ورِيو كيو، وبروناي، والأهم من هذه وتلك – الصين. وليس أدل على "شكل" النظام العامي في القرن الخامس عشر من توزيع الأدوار هذا، فلم يكن بينهم واحد هو المسيطر، بل كان على الجميع العمل في ميناء على المضيق.

لكن هذا سرعان ما تبدل. ففي القرن السادس عشر، ظل الميناء محتفظا بسيطرته – لكن تحت سيطرة البرتغال، وهي القوة البحرية الجديدة التي نصبت نفسها، لفترة وجيزة على الأقل، سيدة على المحيط الهندي والمضائق المؤدية إلى الصين. ومع أن الهولنديين والبريطانيين تحدوا البرتغاليين، لكن أحدا من الدخلاء الأوروبيين لم يواجه تحديا من جانب النظام الذي فرضته. أما الصين، وهي القوة الوحيدة التي كان بوسعها مقاومة الهيمنة الأوروبية، فقد انسحبت من الصراع قبل ذلك بسبعين عاما!

ويقدم الفصل العاشر تحليلا لمصادر القوة الصينية وإحجامها المحير، أو عجزها، عن استخدامها. لكن قبل أن نعرض هذه المسألة المركزية، لا بد من تقويم العبر التي نستخلصها من بحثنا في منطقة المضائق عن النظام العالمي قبل الهيمنة الأوروبية.

العبر المستخلصة من المضائق

Lessons from The Straits

تعتمد دول الوساطة التجارية التي كانت بمثابة البوابات أو نقاط التبادل للآخرين اعتمادا كليا على الإنتاج الصناعي والمصالح التجارية للمناطق التي تستخدمها. فنهوضها وانحدارها لا يتحقق بشكل مستقل في معزل عن مصادرها المحلية أو موقعها الاستراتيجي.

كما أن توافر السلع المنتجة محليا (حتى العطور، والتوابل، والمعادن الثمينة التي كانت رائجة في القرن الثالث عشر) لا يضمن وجود سوق لها على الإطلاق، لكنه يجعل وجود السوق ممكنا. فهذا الفارق بين ما هو موجود على الأرض أو في باطنها (من الموارد الممكنة مستقبلا) وبين ما يمكن تعريفه بأنه مورد حقيقي إنما هو غاية يحفزها "التقويم". فالثانية هي ظاهرة السوق. فالمناطق التابعة هي المناطق التي لا تستخدم أو لا تطور مواردها الخاصة، بل تقدمها للآخرين. وهذا هو سبب بقاء دول النفط اليوم دولا "تابعة".

وبهذا المعنى، شكلت منطقة دول المضائق تبعية طبيعية في النظام العالمي في القرنين الثالث عشر والرابع عشر – فموارد المنطقة – مثل المعادن بما فيها القصدير، والنحاس، وبالأخص الذهب، والمنتجات العضوية مثل الخشب، والفاكهة، والتوابل، والمكسرات، والراتنج، والكافور، والعطور، والعقاقير الأخرى – كانت متوافرة بكثرة محليا، ولا تحتاج إلى اليد العاملة لاستخلاصها. فاليد العاملة التي قدمها سكان المناطق الداخلية بمهارة فائقة،[١٠] استجابت بدرجة عالية إلى مستوى الطلب في الموانئ على امتداد الساحل. فإذا زاد الطلب، أعيد تعريف المنتجات الطبيعية كموارد للتصدير؛ وإذا تراجع الطلب، تحول السكان إلى اقتصاد الحياة اليومية. لكن الحقيقة المهمة هي أن الطلب كان يأتي أساسا من الخارج. لقد كان ازدياد الطلب على المنتجات بشتى أنواعها، الذي نشأ في النظام العالمي في القرن الثاني عشر وما بعده، هو الذي غير منطقة المضائق من منطقة متواضعة تابعة للصين إلى مجموعة من مجتمعات الوساطة التجارية.

ولا يمكن لأحد أن ينكر أن الدور "الطبيعي" الذي لعبته الموانئ المنتشرة على امتداد المضيق كان دور الوسيط التجاري (أي *الكومبرادور*)، وهو دور تتحكم فيه الظروف السياسية، ولا يتمتع بالاستقرار الاقتصادي. فعلى سبيل المثال، نرى أن سنغافورة وهونغ كونغ، وهما أفضل مثالين على النظام العالمي اليوم في تلك المنطقة –

كلتيهما تدينان بازدهارهما إلى "حرية التجارة" ؛ فسنغافورة ميناء حر يتبادل فيه التجار بمختلف فئاتهم البضائع المنتجة خارج البلاد في منأى عن القيود والضرائب الباهظة، ويودعون أموالهم بأمان، ويحولون رؤوس أموالهم من دائرة تجارية إلى أخرى كما يحلو لهم. وبذلك تكون سنغافورة أشبه بسابقتها مالاقا. أما هونغ كونغ فهي منطقة تجارة حرة مشابهة، وتنحصر مهمتها الأساس في أن تكون "بوابة" للصين التي كانت حتى فترة قريبة تضع القيود على التجار الأجانب، وتحول التجارة الخارجية حتى اليوم إلى الموانئ الدولية مثل شانغهاي وكانتون. فازدهار هونغ كونغ يرتبط بقدرتها على الوصول إلى سوق هي في الأصل محظورة. وبذلك تشبه هونغ كونغ بالمبانغ أو جامبي اللتين تستمدان أهميتهما من علاقاتهما الخاصة بتجارة الإتاوة التي كانت هي المفضلة لدى الأسر الحاكمة قبل أسرة سنغ.

ونجد أن من السهل أن نفهم سبب الضعف السياسي لهذه المواقع. فاحتلال موقع الصدارة بين الموانئ الدولية على امتداد طريق بحري يسلكه الجميع لا يعتمد على الميزة الجغرافية وحسب، بل على قدرة ذلك الميناء على جذب مختلف أنواع الشركات الأجنبية من خلال ضمان سلامة الناس والبضائع وحرية الحركة. والأهم من هذا وذاك، قدرة المركز التجاري على ضمان استعمال التجار الآخرين للمنفذ ذاته. ومن الواضح أن هذه المتغيرات لا تتوافر كلها في إدارة الميناء ذاته.

لقد بدأ هذا الفصل بوصف لدولة مالاقا الأسطورية التي ظلت على مدى قرون عدة الميناء الرئيس على المضيق دون منازع. لكن انحسار دور مالاقا يوضح لنا تبعيتها السياسية. وقد استعاد الميناء أهميته السابقة في عهد البرتغاليين ولو أن كثيرا من التجار المسلمين غيروا ميناءهم المفضل إلى آجه Atjah. وما إن رسخ البريطانيون دعائم حكمهم في المنطقة، حتى قرروا بناء موانئ عند الطرف الذي يمكن الدفاع عنه من المضيق ؛ لذلك فإن بناء موانئ من الطراز الأول في بنانغ Penang وسنغافورة حكم على

مالاقا المهملة بالنسيان الذي تعاني منه حاليا.[١١] وقد ورثت ماليزيا المستقلة حديثا في الستينيات هذين الميناءين المتنافسين حين خضعا لسياسة سيطرة مشتركة. أما هيمنة سنغافورة الأخيرة فلم تتحقق إلا بعد انفصال تلك الجزيرة عن الاتحاد الماليزي لتقيم دولة وساطة مستقلة.

أما قصة هونغ كونغ فتعطينا رؤية تحليلية لموت ما يسمى بإمبراطورية سري فيجايا التي بلغت ذروة مجدها حين كانت قادرة على الوصول إلى الهند — وهذه ميزة محظورة على الأغراب. أما مصير هونغ كونغ فقد تحدد الآن. فخلال وقت قصير نسبيا سينتهي عقد استئجار بريطانيا لهذا الجيب الذي تحكمه من بعيد، وسيعود الميناء إلى الإدارة الصينية. إن نتائج هذه الخسارة المتوقعة لهذه العلاقة الخاصة مع أسواق الصين بدأت تظهر بالفعل في إخراج رؤوس الأموال المحلية والأجنبية من هونغ كونغ وانتقال التجار وشركائهم إلى أوروبا والولايات المتحدة وكندا. (وهذا ما حدث بالفعل بعد خروج بريطانيا من هونغ كونغ وتسليمها إلى الصين – المترجم). ومن ناحية أخرى، بدأت المصالح الأجنبية في إقامة علاقات مباشرة مع الاقتصاد الصيني لتحل محل العلاقات التي كانت المدينة الدولة تتوسط فيها. وربما كانت الظاهرة ذاتها وراء انهيار سري فيجايا. ومن اللافت أن يخمن المرء حال هونغ كونغ بعد خمسين سنة من الآن، رغم استبعاد رجوعها إلى ما كانت عليه دولة بالمبانغ المتخلفة.

لكن ما هي مضامين هذه الحقائق بالنسبة إلى نهوض النظام العالمي في القرن الثالث عشر وانحداره؟ من الواضح أن منطقة المضيق كانت قوة سلبية نسبيا في مرحلتي الدورة كلتيهما. فمكانتها مستمدة بشكل كامل تقريبا مما يجري في بقية النظام الذي اقتصر عمله على التسهيل حين كان في أفضل حالاته، لكنه لم يستطع أن يمارس الحل والعقد على الإطلاق. ولم تتمكن الإمارات الصغيرة على المضيق من أداء دور فعال في توجيه التجارة العالمية إلا خلال الفترات حين كانت القوى المهيمنة على النظام تسمح بذلك.

حتى في تلك الحالة، كان تأثير نشاطات الإمارات الصغيرة محليا بشكل واضح. فدولة من دول المدن تستطيع أن تنافس أخرى على حصة من سوق العبور. فالتجار الرعاع – أي البحارة الرحل، الذين يمكن لعصابتهم أن تنطلق دون سابق إنذار من الجزر الصخرية التي لا حصر لها والمنتشرة في كافة أرجاء المنطقة – قد يرفعون أحيانا رسوم الحماية المفروضة على العبور أو يجبرون السفن على تحويل مسارها عبر مضيق سندا أو حتى على عبور شبه جزيرة تايلاند عند برزخ كرا. لكن "حلق العالم" كان باستطاعته اعتراض سبيل التجارة أو السماح بمرورها بسهولة وربح، لكنه لم يستطع توليدها.

لكن الممالك الصغيرة على طول الممر المائي فشلت في أن تكون قوى بحرية في حد ذاتها. وبرغم آراء نوتبوم Nooteboom (١٩٥٠–١٩٥١م) المعاكسة، فإن معظم النقل البحري في الفترة التي نحن بصددها كان يتم على السفن العربية والهندية القادمة من الغرب وعلى المراكب الصينية القادمة من الشمال الشرقي. وكلما تحرك الصينيون نحو الخارج بقوة وجرأة، ازدادت رفاهية الموانئ الوسيطة لكن على حساب أهميتها. وكلما انسحب الصينيون من الدائرة الغربية، أو حظروا وصول السفن الأجنبية إلى موانئهم، ازدهرت الموانئ على المضيق لأن المراكب الصينية امتصت التراخي في الدائرة الشرقية من خلال شركائها في التجارة في بالمبانغ، وكداه أو مالاقا فيما بعد. وما إن انسحب الصينيون من تلك الدائرة في القرن الخامس، حتى نشأ فراغ في المنطقة. لكن حين ملأ الأوروبيون ذلك الفراغ وهو خال من أية نظم دفاعية في القرن السادس عشر، صار نظام العالم القديم الذي ساد في القرن الثالث عشر نواة للنظام الجديد الذي ما زال يشكل عالمنا اليوم، ولو أن قوته في انحدار.

الهوامش

Notes

١- هناك كثير من الجدل حول ما إذا كانت بالمبانغ رأس شيء يمكن أن يسمى "إمبراطورية" (انظر بالأخص الحاشية رقم ٨).

٢- مرة أخرى فند ولترز (١٩٧٠م) هذه النقطة تفنيدا منطقيا إلى أبعد الحدود، وذكر أن النسب الذي ورد في حوليات المالايو Malay Annals (الترجمة الإنجليزية، ١٨٢١م وما بعدها، مخطوطة رافلز رقم ١٨) يجب ألا يؤخذ على أنه صحيح. لكننا سنعود إلى هذه النقطة فيما بعد.

٣- هناك خلاف بين الباحثين حول موقع هذا الميناء الذي كثيرا ما تأتي المصادر العربية على ذكره. ومع أن هناك إقليما في ماليزيا اليوم يسمى كداه، وأن كثيرا يعتقدون أن ذلك الميناء كان في تلك المنطقة بصفة عامة، لكن بعض الباحثين (ويتلي Wheatly، ١٩٦١م) يحدد موقعه بالقرب من برزخ كرا Kra في تايلاند.

٤- على الرغم من أن المؤرخين جميعهم يشيرون إلى ندرة الوثائق المكتوبة المحلية، فإن من النادر أن يشير أحدهم بوضوح ألستير لام Alstair Lamb (في وانغ، ١٩٦٤م: ص ص ١٠٠-١٠١) إلى مخرج من هذه المعضلات. ويرى لام أنه لا شيء يستطع أن يقدم الإجابات المطلوبة سوى "تحليل دقيق للدليل اللغوي والآثاري والأنثروبولوجي." لكن حين نجمع أنماط الدليل الثلاثة هذه، لا بد لنا من توخي الحيطة والحذر واستبعاد عناصر التشويش.

إن التاريخ المستمد من النصوص هو تاريخ يبحث عن بلد. فالنصوص المكتوبة عن موقع أسماء الأماكن من المصادر الصينية والعربية والهندية غزيرة جدا .... لكنها تتسم بالتخمين والتضمين. أما التاريخ المستخلص من البحث في الآثار فيتسم بالدقة التامة .... لكنه لا يعطينا شيئا ملموسا فيما يخص الأسماء والتواريخ ... وبوسعنا تتبع صعود المستوطنات وانحدارها. ونستطيع أن نرى مدى التأثير من الصين والهند، لكننا لا نستطيع اكتشاف أسماء المستوطنات على وجه الدقة. (في وانغ، ١٩٦٤م: ص ١٠١).

٥- كما يذكر سبنسر (١٩٨٣م: ص ص ٨٠-٨١) بدقة فإن "آراء الهنود حول جنوب شرق آسيا في العهود الغابرة متشابكة في نسيج المعرفة الدينية التي توفر وسيلة لتحديد الآفاق الجغرافية للهند القديمة". فالجزيرة الذهبية في الملاحم تعود إلى

جنوب شرق آسيا. "ولطالما وصفت جزيرة سومطرة باستمرار بأنها جزيرة الذهب. فالمنتجات المحلية كانت عوامل الجذب الرئيسة وهي: الذهب والفضة، والأحجار الكريمة، والكافور .... (وبذلك نعرف أن) الهنود كانوا يترددون على جنوب شرق آسيا بحثا عن الثروة حتى قبل وجود تجارة واسعة النطاق مع الصين."

٦- إن عدم وجود معابد ضخمة على الطراز الهندي في منطقة بالمبانغ وجامبي مخيب للآمال. وقد حمل هذا بعض الباحثين على القول إن "تهنيد" هندسة جنوب شرق آسيا سلك طريقا مختلفا إلى حد ما. فبدلا من أن تتحرك الثقافة الهندية المادية بحرا بصورة مرحلية، ربما انتشرت برا إلى منطقة الهند الصينية (تشامبا وفيتنام) ثم انحدرت جنوبا عبر تايلاند وشبه جزيرة الملايو قبل انتقالها إلى جاوا الشرقية، (أي في بورو بودور Borobudur). وحتى في هذه الحالات يبدو أنه كانت هناك عملية تضمين متدرجة أو توطين النماذج التي يعود أصلها إلى شبه القارة الهندية بدلا من عملية زراعة شاملة جامعة للأشكال الأجنبية. ويقدم لنا نوتبوم Nooteboom (١٩٥٠–١٩٥١م: ص ١٢٥) دليلا رائعا على عملية التوطين هذه قائم على دراسته الفنية للقوارب. فبناء على دراسته للإفريز المنحوت في معبد بورو بودور، يخلص إلى نتيجة مفادها أن القوارب المرسومة هي قوارب معقدة ذات مقدمة مزدوجة (أي إنها قابلة للتحرك نحو الأمام والخلف)؛ وهذه القوارب معروفة في جاوا، لكنها لم تستعمل قط في النقل البحري الهندي.

إن ندرة المعالم هندية الطراز في منطقة بالمبانغ اليوم لا ترقى إلى كونها دليلا قاطعا على عدم وجود مثل تلك العاصمة؛ فطبيعة الأرض ذاتها لا تسمح بمثل هذه المعالم الضخمة. فالتاريخ الكلاسيكي لسومطرة الذي كتبه وليم مارسدن William Marsden في حوالي نهاية القرن الثامن عشر (الطبعة الثالثة، ١٨١١م، طبعة عام ١٩٦٦م: ص ٣٦١) يصف بالمبانغ بأنها واقعة في "منطقة سبخية مسطحة" وبأنها تمتد مسافة ثمانية أميال على ضفتي النهر والوادي المجاور. "والمباني مصنوعة من الخشب والخيزران، ومبنية على

أعمدة، وسقوفها من سعف النخيل" وإلى جانبها أعداد كبيرة من المساكن العائمة، ومعظمها من المحلات .... والقوارب هي وسيلة المواصلات الوحيدة تقريبا." لذلك فإن من المستبعد جدا العثور على القطع الأثرية في مثل هذه الظروف".

٧- يذكر نوتبوم (١٩٥٠-١٩٥١م) وهو من أبناء سومطرة، مثلما أن كوديه Coedes معجب بالهند، أن التأثيرات الهندية في سومطرة وجاوا يجب ألا تعزى إلى الاستعمار الهندي بل إلى انتشار النقل البحري من سري فيجايا ذاتها (نوتبوم، ١٩٥٠، ١٩٥٠-١٩٥١م: ص ١٢٧). ويشير إلى سجل متصل للملاحة الجاوية (قوارب في الأنهار، والقوارب المزدوجة في البحار المفتوحة) منذ ما قبل التاريخ، ويؤكد الدور الإيجابي الذي لعبته القوارب السومطرية في التواصل مع الهند في العصور الوسطى (نوتبوم، ١٩٥٠-١٩٥١م: ص ص ١١٩-١٢٣).

٨- إن مسألة وجود امبراطورية سري فيجايا أو عدم وجودها من المسائل المهمة في التاريخ. ويفترض كل من وانغ (١٩٨٥م) وكوديه (١٩١٨-١٩٦٨م)، وبالطبع نيلاكانتا ساستري Nilakanta Sastri (١٩٤٩م) أنها كانت موجودة مثلهم مثل هول (١٩٨٥م)، مع أنه يختلف عنهم حول موقعها. أما سبنسر (١٩٨٣م) فيشارك بعض الباحثين الآخرين، بمن فيهم أنا، ارتيابهم، حيث يعتقد هؤلاء بأنها ربما كانت "واجهة". وتأتي أشد المعلومات ضررا من النتائج المخيبة للآمال التي تمخضت عنها عمليات التنقيب المكثفة عام ١٩٧٤م في منطقة بالمبانغ، إذ إنها لم تسفر عن اكتشاف أية قطعة أثرية يعود تاريخها إلى فترة الهيمنة المفروضة لإمبراطورية سري فيجايا المزعومة. فإما أن سري فيجايا لم تكن سوى أوهام (أو من صنع خيال كوديه وفيراند)، أو أن عاصمتها بالمبانغ تقع في مكان آخر. وتجدر الإشارة إلى أن ولترز وضع كتابه حول سقوط سري فيجايا قبل أعمال التنقيب هذه، مما يجعل مصدره أقل حسما – ولولا ذلك لكان مصدرا ممتازا، على عكس هول الذي اشترك في عمليات التنقيب ووضع كتابه بعد انتهائها.

٩- إن ذكر خليج يجعل الوصف محل شك ولاسيما إذا كان موقع بالمبانغ الحالي هو موقعها القديم ذاته. وربما كانت هناك مدينة تسمى بالمبانغ معروفة للعرب باسم سريبوزا Sribuza لكنها كانت في مكان آخر. إن هول (١٩٨٥م) يلجأ إلى هذا الموقف.

١٠- يبين مثال الكافور مدى المهارة التي يتطلبها مثل هذا الاستخراج؛ فالمسألة ليست بسيطة مثل قطاف الجوز والتوت. فالكافور مادة راتنجية متكلسة تتكون في باطن الأشجار بسبب إصابتها ببعض الأمراض، ولا يمكن معرفة أنها موجودة من الخارج. ومع أن مارسدن Marsden (١٨١١م، طبعة ١٩٦٦م) قال إن التعرف على الشجرة التي تحتوي على الكافور يتطلب قدرا كبيرا من التجربة والخطأ والقطع، لكن هناك قدرا كبيرا من المعرفة المحلية الخاصة بتحديد مواقع هذه المادة الثمينة. وبالمثل، فإن دقائق الذهب كانت تستخرج أحيانا من جداول الماء، أما القطع الكبيرة فكانت تستخرج من المناجم في مناطق أخرى من جزيرة سومطرة، وهذا يدل على مهارة فائقة في عمليات التنقيب.

١١- لابد من الاعتراف بوجود أسباب أخرى تكمن وراء القرار البريطاني. فمع تطوير السفن ذات الغاطس العميق لم تعد المنشآت في ميناء مالاقا بالكفاءة المطلوبة؛ واضطر الناس إلى استعمال الصنادل في نقل البضائع والركاب بين السفن الضخمة الراسية قبالة الميناء والميناء ذي المياه الضحلة الذي لم يعد قادرا على استقبال تلك السفن. فإنقاذ ميناء مالاقا كان شبه مستحيل من دون الاستثمارات الهائلة.

الفصل العاشر

كل حرائر الصين
ALL THE SILKS OF CHINA

كانت الصين في العصور الوسطى أكثر بلدان العالم ازدحاما وسكانا وتقدما تقنيا. فقد تراكمت قوتها الهائلة على مدى تاريخها الطويل من التنظيم الحكومي والرقي الفكري والإنتاج الزراعي الكفء. وفي عهد أسرة سنغ (٩٦٠-١٢٣٤م في الشمال، والذي استمر حتى ١٢٧٦م في الجنوب) ورغم التهديدات البربرية المتلاحقة على الأطراف الشمالية التي انتهت أخيرا بغزو المغول وخضوع البلاد بأكملها لحكم أسرة يوآن (١٢٧٦-١٣٦٨م)، بلغت الصين ذروة إنجازاتها ما قبل الحديثة. وقد انعكس ذلك في كثرة عدد سكانها حيث تشير الإحصاءات الرسمية الواردة من الجمهورية الشعبية أن عدد سكان الصين في عام ١١٩٠م بلغ ثلاثة وسبعين مليون نسمة، ويقدر هو Ho (١٩٧٠م: ص ٥٢) أن عدد سكان الصين في القرن الثالث عشر، قبيل الغزو المغولي، ربما وصل في المناطق الخاضعة لحكم الشين Chin والسنغ إلى مائة مليون نسمة. وكان من الممكن أن يؤدي تفتيش للنظام العالمي في القرن الثالث عشر بلا تردد إلى توقع استمرار قوة الصين وتوسعها.

وسوف نبحث في هذا الفصل في التطورات الاقتصادية في الصين إبان فترة حكم أسرتي سنغ ويوان، وسنلقي نظرة على إنتاجها وتجارتها الداخلية وعلى صلاتها بالنظم الفرعية الأخرى التي كانت ترتبط بها بعلاقات وثيقة، ومنها العالم العربي

الذي لعب دورا مهما ولو أنه ثانوي، والعالمين الهندي والآسيوي اللذين كانا جزءا من الأطراف، وأوروبا التي لم تبدأ إلا مؤخرا في التحرك من موقعها السابق على الطرف نحو الساحة الكبيرة. ونختتم الفصل بوصف الأحداث التي مهدت لقلب مكانة الصين وقضت على النظام العالمي الذي كان يتطور في القرنين الثالث والرابع عشر، أو بالأحرى، أعادت تكوينه في شكل النظام العالمي الحديث الذي يتمركز حول أوروبا.

مشاركة الصين في التجارة الدولية
China's Participation in International Trade

تصور لنا الأدبيات المكتوبة سواء في الصين أو خارجها أن الصينيين لم يكونوا يعيرون التجارة اهتماما كبيرا، وأنهم كانوا يتقبلونها بوصفها شكلا من أشكال الإتاوة ليس إلا، وأنهم كانوا متلقين سلبيين للمكاسب التجارية لا باحثين نشيطين عنها. وكما رأينا في الفصل التاسع، فقد حاول الباحثون في تاريخ سري فيجايا أحيانا أن يفسروا الدور الخاص الذي لعبه ذلك الاتحاد بين القرن السابع والقرن الثاني عشر من خلال حصر بحوثهم في السياسات التجارية التي انتهجها أباطرة الصين.

لقد تشكل هذا الانطباع بأكمله تقريبا من خلال تفسير الوثائق الصينية الرسمية تفسيرا حرفيا مثل تاريخ الأسر الحاكمة الذي كتب بطلب من الحكومة أو حوليات البلاط. فهذه الوثائق تتبع أشكالا تقليدية لها أساليب دقيقة، والهدف منها إعطاء صورة طيبة عن الأباطرة تبين أنهم من المتمسكين بالفضائل الكونفوشية ومقتضيات النبل. لذلك يجب أن تفسر هذه الوثائق بروية وانتباه وهذا ما لم يفعله ولترز Wolters (١٩٧٠م).

فإذا ما نظرنا إلى هذه الوثائق عن كثب، وجدنا أن كمية التجارة التي كانت جارية آنذاك تفوق ما ذكر في الوثائق بكثير، وأن تجارة الإتاوة، وهي النوع الوحيد المذكور في وثائق الأسر الحاكمة، لم تكن سوى غيض من فيض – أي أنها لا تمثل إلا

جزءا يسيرا من التجارة "الخاصة". لذلك يرى وانغ Wang (١٩٧٠م: ص ٢١٥) أن الادعاء بأن التجارة البحرية لم تكن تهم الصينيين في شيء ما هو إلا خرافة ولو أنها "مدعومة بأنظمة الحكم الصينية وأضفت عليها الكتابات الرسمية سمة الاستمرارية". ويؤكد وانغ وجود مستويين من التجارة البحرية لا بد من البحث فيهما بشكل منفصل، وهما التجارة العامة (أو الإتاوة) التي كان بلاط الإمبراطور يمارسها بشكل مباشر، والتجارة "الخاصة" التي كانت تفوق النوع الأول حجما وقيمة رغم إهمالها في الوثائق الرسمية (وانغ، ١٩٧٠م: ص ٢١٦).

لكن هذا التمييز ليس ملائما تماما. فهو يولد انطباعا خاطئا بأن هذين النوعين من التجارة والطرفين اللذين يمارسان كلا منهما منفصلان أحدهما عن الآخر. فإذا ما أخذنا باعتبارنا العلاقة الوثيقة بين الحكومة والمجتمع المدني في الصين في العصور الوسطى، وجدنا أن مثل هذا الفصل ضرب من المستحيل. ويبدو أن موظفي الحكومة، بمن فيهم مبعوثوها، كانوا يمارسون التجارة لحسابهم الخاص بالإضافة إلى تعاملهم بتجارة الإتاوة وذلك بمعرفة الدولة إن لم نقل بمباركتها الكاملة. زد على ذلك، أن الحكام على ما يبدو كانوا يمارسون قدرا كبيرا من الإنتاج والتبادل التجاري، إما بوسائلهم الخاصة أو من خلال الجهاز الحكومي. فوجود الورش الملكية، التي كان العبيد يشكلون اليد العاملة فيها، كان شائعا في الصين في عهد أسرة هان Han مثلما كان شائعا في بيزنطة، وقد وصفها لاحقا ماركو بولو وابن بطوطة في الصين في عهد يوآن (الترجمة الإنجليزية، ١٩٢٩م: ص ص ٢٩١، ٢٩٤-٢٩٥).[1] لقد أعطى احتكار الحكومة لإنتاج الملح وتسويقه للدولة دورا تنظيميا مهما يوازي احتكار الملح في البندقية لكن على نطاق أوسع. فمساندة الدولة كانت أمرا لا بد منه للنظام المالي الذي استفاد إلى حد كبير من الائتمان والعملة الورقية أيضا منذ أيام تانغ T'ang إن لم نقل قبل ذلك.

وخلاصة القول إن كمية التجارة (وبالأخص التجارة البحرية الخارجية) التي سمح بها كانت تعتمد على سياسة الدولة التي تفرض عليها الحظر أحيانا من خلال وضع قيود صارمة على زيارات التجار الأجانب التي حاولت على الدوام مراقبتها من خلال سن قوانين خاصة بالدخول والسفر والتجارة. لذلك فإن التجارة الخارجية في الصين لم تكن كيانا متراصا ثابتا.

وعلى غرار "التفويت" بين المثل الكونفوشية التي تحتقر التجارة وبين الواقع بما فيه من ممارسة نشطة، كان هناك تفاوت كبير في ممارسة التجارة مع مرور الزمن. فلم يكن هناك موقف صيني جامد لا يتغير من التجارة رغم ادعاءات ماكس ويبر Max Weber (ترجمة ١٩٥١م). لكن كمية الإنتاج الرأسمالي والتجارة (بلاز Balazs، ١٩٦٤م: ص ص ٣٤–٥٤) كانت تتذبذب بحسب الظروف أو بحسب تغيير مواقف الصينيين. ويبدو أنه كانت هناك فترات طويلة من التوسع النسبي متبادلة مع فترات من الانسحاب الدفاعي، بشكل مستقل تماما عن الأيديولوجية الدينية التي بقيت ثابتة نسبيا. (وقد يكون جديرا بالذكر أنه، حتى في غياب المعايير الأخلاقية الكونفوشية، كانت هناك سلسلة من التناوب في القرن العشرين بين انفتاح الصين وانغلاقها على العالم الخارجي ثم انفتاحها مرة أخرى مثلما حدث في السابق).

ويصنف وانغ (١٩٧٠م: ص ص ٢١٩–٢٢٠) الفترة الطويلة من تاريخ الصين التي سبقت العصر الحديث في أربع مراحل سادت فيها وقائع وسياسات مختلفة تتعلق بالتجارة الخارجية. فالمرحلة الأولى سبقت القرن الخامس الميلادي، حين كانت التجارة البحرية ضئيلة. في تلك المرحلة، كانت أغلبية السكان متمركزة في المنطقة الشمالية من البلاد التي لم تكن تربطها بالمناطق الساحلية الجنوبية قليلة السكان سوى علاقات بدائية جدا. فكل التجارة الخارجية آنذاك كانت تسلك الطريق البري المعروف بطريق الحرير.

أما المرحلة الثانية بين القرنين الخامس والثامن فقد شهدت هجرات كبيرة زاد على أثرها من سكان الجنوب[٢] مثلما شهدت تقدما في الزراعة والمواصلات. أما في الزراعة فقد أدى تجفيف مستنقعات نهر يانغ تسي وتقدم تقنيات زراعة الأرز الندية إلى توسعة الحدود. وأما في حقل المواصلات فقد أسهم بناء القناة الكبرى بين النهر الأصفر ونهر يانغ تسي في تخفيض تكاليف النقل الداخلي ودمج المناطق المتطرفة الجنوبية بالمركز الاقتصادي والسياسي في الشمال. وفي تلك القرون، حين كان الطريق البري الشمالي في سبات نسبي، كانت الأسواق الداخلية تتطور، والسبل تمهد أمام توسع ملحوظ في التجارة البحرية من الموانئ الجنوبية (وانغ، ١٩٧٠م: ص ص ٢٢٠-٢٢١). وشهدت الصين في المرحلة الثالثة التي امتدت من القرن التاسع إلى الثلث الأخير من القرن الرابع عشر، مرحلة توسع اقتصادي هائل. فالثورة الزراعية التي حدثت آنذاك، مثلما كانت الحال في أوروبا، كانت وراء الازدهار الجديد الذي انتعش أكثر فأكثر بسبب الصناعة والتجارة النائية. أما في أوروبا فقد جاءت الزيادة في الإنتاج بفضل تحسن الحراثة واستخدام الحيوانات، وفي الصين جاءت نتيجة الأعمال المائية مثل "السد، والبوابة المائية، والناعورة .... ومضخة الماء التي تعمل بالأقدام" (إلفن Elvin، ١٩٧٣م: ص ١٢٨). ويرى إلفن أن الصين كانت في القرن الثالث عشر تمتلك "أكثر نظام زراعي تطورا في العالم، وأن الهند كانت المنافس الوحيد الذي يتبادر إلى الذهن" (إلفن، ١٩٧٣م: ص ١٢٩). ولقد استمرت هذه النهضة الزراعية، رغم أن القبائل التركية والمغولية لم تكف عن تهديد حدودها الشمالية، حتى إنها اجتاحت أخيرا جزءا من أراضيها أول الأمر ثم أراضيها بالكامل.

وخلال القرنين التاسع والعاشر، ازدادت أعداد السكان ولاسيما في السهل الساحلي الجنوبي حيث ساعد التمدن السريع الذي استفاد من التطورات الصناعية ونمو التجارة البحرية على سير المجتمع نحو الأمام. وفي عهد سنغ الجنوبية (١١٢٧ – ١٢٧٦م)

شهد الإنتاج الزراعي، والتقنية الصناعية، والتقدم التجاري والمالي تحولات هائلة أدت إلى اندماج الصين بالأسواق العالمية بشكل إيجابي رغم احتلال المقاتلين الرحل عند حدودها الشمالية أجزاء واسعة من أراضيها. ولعل هذا الاحتلال حفز ذلك الاندماج.

حين استولى المغول أولا على أراضي الصين الشمالية (حوالي عام ١٢٣٣م) ثم الأراضي التي كانت خاضعة لسنغ الجنوبية (١٢٧٦م)، تبنوا، بل طوروا، المخترعات التقنية والاجتماعية للثقافة العالية التي حكموها والتي كانوا يعترفون على الدوام بأنهم دونها منزلة (وانغ، ١٩٧٠م: ص ص ٢٢١-٢٢٢). صحيح أن كوبلاي خان أقام بلاطه في بكين في الشمال، إلا أن ثقل الصين الاقتصادي والديموغرافي انتقل نحو الجنوب. وفي نهاية القرن الثالث عشر، كان جنوب الصين يضم ما بين ٨٥-٩٠٪ من مجموع السكان (كراكه Kracke، ١٩٥٤م: ص ٥٥ : تقديرات السكان من ٤٨٠).

كانت الفترة من القرن الثاني عشر حتى أوائل القرن الرابع عشر حالة شاذة في بعض جوانبها التجارة الصينية، إذ لم تكن هناك في تلك الفترة تجارة عامة أو تجارة "المعاهدة". ومن ناحية أخرى، كان هناك انفجار في التجارة "الخاصة" (وانغ، ١٩٧٠م: ص ٢١٧) وهو ما سنعرضه لاحقا في هذا الفصل.

أما المرحلة الرابعة والأخيرة فقد جاءت بعد سقوط أسرة يوآن وتسلم أسرة منغ المحلية زمام السلطة في عام ١٣٦٨م. ويذكر وانغ (١٩٧٠م: ص ص ٢٢٢-٢٢٣) أن الصينيين في ذلك الوقت:

> حققوا كل الشروط المطلوبة لتجارة مزدهرة سواء داخل الإمبراطورية أو خارجها .... كان هناك طلب على التجارة البحرية، وفائض في الثروة لاستخدامه في الاستثمار والمجازفة، هذا إضافة إلى مؤسسات مالية وائتمانية، ولو أنها تحتاج إلى عنصر الأمان، وإلى المهارات التقنية، وركوب البحر، ناهيك عن الاستقرار السياسي.

إضافة إلى ما تقدم، أنشأت الصين قوى بحرية ضخمة تتألف من سفن حكومية وخاصة كانت الأضخم والأكفأ من نوعها في العالم. ويذكر لو Lo (١٩٨٥م: ص

١٥٠) أن بحرية منغ كانت في نهاية القرن الرابع عشر تتألف من حوالي ٣٥٠٠ سفينة تجوب المحيط، بما فيها ١٧٠٠ سفينة حربية، و٤٠٠ سفينة شحن مسلحة لنقل الحبوب، ولم يكن في العالم كله آنذاك قوة حربية تقارب قوة هذا الأسطول البحري الهائل.

ولقد استغلت هذه القوة في بادئ الأمر، لكن المنغ حاولوا السيطرة على البحار الآسيوية .... وحققوا نجاحا منقطع النظير بعد فترة قصيرة من الفوضى التي أعقبت الأوبئة والحروب الأهلية."[٣] ففي يوليو ١٤٠٥م ترأس الأميرال تشنغ هو قوة بحرية هائلة قوامها اثنتان وستون سفينة ضخمة لزيارة ملوك المحيط الهندي بصفة مبعوث للمنغ (بيليو Pelliot، ١٩٣٣م: ص ٢٧٥). وفي غضون سنتين كان قد زار جاوا، وكلكتا، وآجه، (في سومطرة) وبالمبانغ التي كانت آنذاك خاضعة لحاكم صيني. ولما انطلق في رحلته الثانية عام ١٤٠٨م في أسطول يضم ثمان وأربعين سفينة، (بيليو، ١٩٣٣م: ص ص ٢٧٧، ٨١، ٢٨٣) أمضى السنوات الثلاث التالية في زيارة مناطق عدة من بينها تشامبا، ومالاقا، وسيلان، لكن بحريته لم تتجاوز الهند كما حدث في رحلته السابقة (بيليو، ١٩٣٣م: ص ٢٩٠). وتبع ذلك خمس بعثات أخرى بين نهاية عام ١٤١٢ و١٤٣٠م، استغرقت كل منها سنين عدة قام خلالها بزيارات رسمية (وتبادل الإتاوات) إلى كل ميناء رئيس في جاوا، والهند، وسومطرة، وبورنيو بالإضافة إلى الساحل الشرقي من إفريقيا (مالندي ومقديشو) وبحر العرب والخليج العربي حيث توقف تشنغ هو في عدن وهرمز (بيليو، ١٩٣٣م : أماكن متفرقة). وفي الواقع فإن تشنغ هو زار كل نقطة مهمة في الدوائر الثلاث في المحيط الهندي. وبدا أن الصين باتت قاب قوسين أو أدنى من فرض هيمنتها على النظام كله.

إلا أن هذه الزيارات انقطعت بصورة مفاجئة ودون سابق إنذار، وسحب المنغ أسطولهم، وقلصوا تجارتهم البحرية، وقطعوا علاقاتهم مع القوى الأجنبية. "كان التحول في السياسة بعد عام ١٤٣٥م حادا جدا حتى إن أحدا منذ لك الحين لم يعد

يرى في الصين قوة بحرية كبرى (وانغ، ١٩٧٠م: ص ٢٢٣؛ انظر أيضا لو ١٩٥٨م، ونهاية هذا الفصل للاطلاع على تفسير مختلف).

والسؤال الذي حير المفكرين الجادين – وبالفعل ولد لديهم اليأس والإحباط – على مدى السنوات المائة الماضية وهم يأخذون في اعتبارهم موقع الصين وتفوقها البحري آنذاك، هو التالي: ما السبب الذي منع الصين من أن تخطو الخطوة الأخيرة لكي تصبح فعلا القوة المهيمنة في النظام العالمي بعد أن حققت من التكامل مستوى لم تستطع أية قوة أخرى مجاراته على مدى القرون الثلاثة التالية. أما جروسيه Grousset (١٩٤٢م: ص ٣١٨)، ولعله أفضل المفكرين الآسيويين في الجيل السابق، فطرح سؤالا افتراضيا أقض مضاجع كل من يبحث في تاريخ الفترة "قبل الهيمنة الأوروبية" وهو: ما عسى أن يكون مصير آسيا (ويمكننا أن نضيف "العالم") لو أن الملاحين الأوروبيين الذين قدموا إلى جزر الهند والملايو وجدوا أن الصين قد فرضت سيادتها البحرية على المنطقة؟

وعلى الرغم من أنه سؤال غير مشروع، لكنه يصيب كبد الحقيقة. ففي أواخر القرن الرابع عشر وأوائل القرن الخامس عشر، اجتمع لدى الصين كل ما تحتاج إليه لترسخ دعائم حكمها في المحيط الهندي – من سواحلها حتى الخليج العربي. فبعد أن أوشكت الصين على السيطرة على جزء واسع من الكرة الأرضية والتمتع بميزة التفوق التقني لا في ميدان الإنتاج السلمي وحسب، بل في القوة العسكرية والبحرية أيضا (توسنت، ١٩٦٦م؛ ماكنيل، ١٩٨٢م: الفصل الثاني)، استدارت وسحبت أسطولها مخلفة وراءها فراغا هائلا في القوة لم يكن التجار المسلمون مستعدين لملئه لافتقارهم إلى القوة البحرية الحكومية. أما الأوربيون فكانوا على أهبة الاستعداد للقيام بتلك المهمة بعد فترة هدوء قاربت سبعين عاما.

إن هذا اللغز – وهو أمر بالغ الأهمية بالنسبة إلى ظهور النظام العالمي وسقوطه في القرن الثالث عشر – يشكل المحور الأساس لهذا الفصل. لكن قبل الشروع في مناقشته،

علينا أولا أن نثبت أن الصين كانت تملك القدرة، إن لم نقل الإرادة، لكي تصبح القوة المهيمنة في العالم. ويقول بعضهم إن تفوق أوروبا على الصين في القرن الرابع عشر في المجالات الصناعية والعسكرية، والنقل، والتطورات الاقتصادية، كان سيفضي إلى النتيجة ذاتها سواء أخرجت الصين من المنافسة أم لم تخرج، إذ لا بد لأسطولها من مواجهة القوة العظمى لأوروبا الصاعدة والاستسلام لها. وفي الأقسام التالية، نود أن نثبت أن مثل هذا الطرح الذي لا يخدم إلا الذات لا أساس له من الصحة.

التقدم التقني
Technological Sophistication

قديما قيل، وقبل أن تتوافر لمفكري الغرب معلومات كافية عن منجزات الصين في العلوم والتقنية، إن انتصار أوروبا في الساحة العالمية جاء نتيجة لابتكاراتها العلمية وتقنياتها الفريدة، وإن المشارقة، رغم احتمال كونهم "أذكياء"، لم يستطيعوا إحراز ثورة علمية على الإطلاق. لكن تحريات نيدهام المكثفة (١٩٥٤م — ص ٨٥، ١٩٧٠، ١٩٨١م) صححت هذا المفهوم الخطأ، وأفاضت في هذا الشأن. فلدينا الآن وثائق أكمل عن إسهامات الصين في الطب والفسيولوجيا، والفيزياء، والرياضيات، بالإضافة إلى تطبيقاتها العملية في التقنية.

لكن سيفين Sivin (١٩٨٢م: ص ص ١٠٥-١٠٦) يرى أن نيدهام لم يف بالمطلوب لأنه لم يعترف أصلا بأن الصين شهدت في فترة حكم السنغ ثورة علمية حقيقية، وهذا موقف يشدد عليه المفكرون الصينيون (منهم مثلا لي وآخرون Li et al، ١٩٨٢م؛ مع أن تشانغ ١٩٥٧م، يخالفهم الرأي). وسواء أكان لعبارة "الثورة العلمية" ما يبررها أم لا، فإن الكفاءة التقنية في الصين في أواخر العصور الوسطى كانت بلا ريب أعلى منها في الشرق الأوسط الذي ظل متفوقا على أوروبا لقرون عدة. لكن

لضيق المقام سنكتفي بذكر بعض الأمثلة كالورق، والطباعة، والحديد، والفولاذ، والأسلحة (بما فيها المدافع، والبنادق، والقنابل) وبناء السفن، وتقنيات الملاحة إضافة إلى صناعتين أوليتين للتصدير وهما الحرير والخزف.

الورق

يقول تسين Tsein (في لي Le وآخرين، ١٩٨٢م: ص ٤٥٩):

> اخترع الورق في الصين قبل ميلاد المسيح، وقد استعمل للكتابة في مطلع القرن الأول الميلادي، وكان يصنع من ألياف جديدة وطازجة منذ بواكير القرن الثاني.... أما الطباعة بوساطة القوالب الخشبية فقد استعملت للمرة الأولى في عام ٧٠٠م تقريبا، ثم استعملت الحروف المتنقلة في منتصف القرن الحادي عشر.

وفي القرن التاسع، تعلم العرب كيفية صنع الورق من الصينيين ثم نقلوا هذه المعرفة الثمينة إلى "الغربيين". ويذكر برودل (١٩٧٣م: ص ٢٩٥) أن أول مصانع الورق في أوروبا ظهرت في القرن الثاني عشر في إسبانيا، لكن الإيطاليين لم يبدؤوا في صنع الورق حتى القرن الرابع عشر. أما سيبولا Cipolla (١٩٧٦م: ص ٢٠٦) فيقول اعتمادا على ملحوظاته على مقالة إيريجوان Irigoin المنشورة عام ١٩٥٣م، إن البلاط في بيزنطة لم يعد يشتري الورق من العرب في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، بل من إيطاليا. (للمزيد من التفاصيل، انظر كارتر T. F. Carter ١٩٢٥م، الطبعة المعدلة ١٩٥٥م). لكن تقدم الصينيين على أية حال كان كبيرا.

الحديد والفولاذ

حقق الصينيون في صناعة الحديد تقدما يستحق الإعجاب أكثر من صناعة الورق، وسبقوا في هذه الصناعة أوروبا بمئات السنين. فمنذ القرن الثامن على الأقل، كان الفحم يستخرج من المناجم في شمال الصين ويستخدم في الأفران التي تنتج أنواعا جيدة من الحديد وحتى الفولاذ "إما بطريقة مزج الحديد الصب بالحديد المطاوع، أو باستعمال الفحم

مباشرة بطريقة الأكسدة" (إلفن ١٩٧٣م: ص ٨٦ ؛ انظر أيضا نيدهام، "إنتاج الحديد والفولاذ في الصين في العصور القديمة والوسطى Iron and Steel "Production in Ancient and Medieval China، ١٩٥٦م محاضرة أعيد نشرها في نيدهام: ص ص ١٠٧-١١٢، وأعمال هارتويل Hartwell ١٩٦٢، ١٩٦٦، ١٩٦٧م).

إن تقديرات هارتويل (١٩٧٦م) لمعدلات إنتاج الحديد مذهلة فعلا. ففي تقديره أن وزن الفحم الذي يحرق سنويا في القرن الحادي عشر لإنتاج الحديد وحده في شمال الصين كان "يعادل ٧٠٪ تقريبا من مجموع وزن الفحم المستخدم سنويا في سائر أعمال التعدين في بريطانيا في بداية القرن الثامن عشر" (هارتويل، ١٩٦٧م: ص ١٢٢). ففي نهاية القرن الحادي عشر، كان السنغ يسكون العملة المعدنية، ويصنعون الكثير من المنتجات المعدنية أيضا. ويذكر هارتويل (١٩٧٦م: ص١٢٢-١٢٣) أن:

> ما يقرب من ٧٠٠٠ عامل كانوا يعملون في المناجم لاستخراج الفلزات والوقود، وفي تشغيل الأفران، والمصاهر، ومواقد التكرير؛ وأن منهم من كان يعمل في نقل المواد الخام من المناجم إلى مصانع الحديد.
>
> بلغ معدل الإنتاج في المؤسسات مستويات لم يسبق لها مثيل .... وربما لم يكن لها مثيل في أي مكان في العالم حتى الثورة الصناعية في القرن التاسع عشر.

فلو أضفنا إلى العمال الذين يعملون في استخراج الفلذات المعدنية ومعالجتها أولئك الذين يعملون في صنع المعدات والأسلحة، لما خامرنا أدنى شك في أن التطور الصناعي في الصين بلغ شأوا بعيدا.

إن هذا التقدم التقني هو في الواقع من إبداع الصينيين أنفسهم تقريبا. ويقول إلفن (١٩٧٣م: ص ص ١٨، ٨٤-٨٧) إن الشين الغزاة لم يكتفوا بتبني علم التعدين من شمال الصين، لكنهم نقلوه إلى المغول الذين تعلموا كيف يصنعون رؤوس السهام من المعدن مما زاد من قدرتهم العسكرية ومنحهم القوة لا لدحر الروس وحسب، بل الشين والسنغ الجنوبيين أيضا.

على أية حال، إن تعرض الشمال إلى هجوم القبائل الرحل كان إيذانا بالتدهور في كمية الحديد المنتجة في تلك المنطقة. ويقول هارتويل إن التغييرات الديموغرافية والمؤسساتية لعبت دورا في هذا التراجع الذي بدأت آثاره في الظهور في منتصف القرن الثالث عشر. ففي زمن الشين، ظل عدد السكان في المناطق الشمالية المنتجة للحديد ثابتا لم يتغير تقريبا، مثله مثل معدلات الإنتاج والطلب. أما في زمن المغول، فحدث انخفاض في عدد السكان نظرا لأن الناس هربوا إلى الجنوب أو نقلوا ليعملوا في أماكن أخرى. وبين عام ١٢٣٤م حين وقع إقليم هونان Honan تحت حكم المغول، وعام ١٣٣٠م، تناقص عدد سكانه بنسبة ٨٦٪ (هارتويل، ١٩٦٧م: ص ١٥١)، وهذا دليل واضح على أن الفحم والحديد لم يكونا الضحية الوحيدة لهذا الغزو.

ويرى هارتويل (١٩٧٦م: ص ص ١٥٠-١٥١) أن التغييرات المؤسساتية مسؤولة أيضا، فيقول:

في منتصف القرن الثالث عشر حل أصحاب المخصصات محل التاجر المستقل في السنغ الشمالية، والعمل المأجور محل العمل المجاني، والطلبات الثابتة والمحدودة من أصحاب المخصصات في مراكز إنتاج الحديد الرئيسة محل السوق الشاملة المتوسعة ..... وفي عهد كوبلاي خان (١٢٦٠- ١٢٩٤م) حل الموظفون ذوو المرتبات الذين يمثلون الحكومة المركزية تدريجيا محل أصحاب المخصصات. لكن الإدارة المستقلة لم تسترجع، وبقي استخدام اليد العاملة مدفوعة الأجر والنقص في الأسواق الحرة سمات مميزة لصناعة الحديد في شمال الصين إلى ما بعد سقوط أسرة يوآن (١٣٦٨م).

وهكذا انتهى العصر الذهبي لإنتاج الحديد والفولاذ بانتهاء عصر السنغ الشماليين. صحيح أنه ربما كان للسنغ الجنوبيين معرفة بالتقنيات، لكنهم كانوا على مسافة بعيدة من مكامن الفحم الكبيرة مما حال دون قيام صناعة حديد واسعة النطاق، عالية المردود. أما المغول فلم يكن بوسعهم التخلي عن صنع الحديد والفولاذ، لأن المعدن مع البارود كانا الجزء المهم من مصانع آلتهم الحربية.

الأسلحة البحرية

اكتشف الصينيون الخاصية الانفجارية للبارود في حوالي عام ٦٥٠م، مع أن أول ذكر لهذه المادة لم يظهر إلا في نص علمي قبل منتصف القرن التاسع. ففي أوائل القرن العاشر ورد ذكر البارود بوصفه القادح لسلاح يقذف اللهب، وأن البارود كان في سنة ١٠٠٠م يستعمل في صنع القنابل البسيطة والقنابل اليدوية." (نيدهام، "ملحمة البارود والأسلحة النارية The Epic of Gunpowder and Firearms" أعيد طبعه عام ١٩٨١م: ص ص ٣٠-٣١). فالأشكال في نيدهام (١٩٨١م: ص ١٣٦) لا تدع مجالا للشك بأن الصينيين استخدموا البارود لأكثر من عروض الألعاب النارية.

تمكن الحرفيون الصينيون الذين عملوا تحت أسرة الشين من تحويل البارود الخفيف الذي كان معروفا في عهد السنغ إلى مادة متفجرة حقيقية استعملت للمرة الأولى عام ١٢٢١م؛ وبين عامي ١٢٧٢-١٢٧٣م ظهر سلاح جديد يجمع بين المنجنيق الإسلامي الذي يقذف الحجارة ومقذوف متفجر (إلفن، ١٩٧٣م: ص ٨٨). وفي مطلع القرن الرابع عشر، إن لم نقل قبل ذلك، ظهرت آلة هي بالتأكيد مدفع يقذف القنابل (انظر شكله في نيدهام، طبعة عام ١٩٨١م: ص ٣١)؛ ويخبرنا لو Lo (١٩٥٥م) بأن السفن التابعة لبحرية يوآن كانت تزود بانتظام بهذه الآلة.

أما المسدس الحقيقي فقد ظهر في تلك الفترة تقريبا وكان امتدادا منطقيا للطراز القديم من رمح الشين المتفجر الذي يقذف البارود من لفافات الورق، والنسخة المطورة التي استخدمها السنغ الجنوبيون عام ١٢٥٩م للدفاع عن أنفسهم ضد المغول والتي كانت تطلق "الخردق" من سبطانة من الخيزران. وفي القرن الرابع عشر، كان لدى المغول مسدس ذو سبطانة معدنية حقيقية قادرا على إطلاق رصاص متفجر (إلفن، ١٩٧٣م: ص ٨٩). وحين ورث المنغ في نهاية الأمر إمبراطورية يوآن المفككة في الردح الأخير من القرن الرابع عشر، كان استعمال الأسلحة النارية في المعارك على قدم وساق. (إلفن، ١٩٧٣م: ص ٩٢).

لذلك نرى أن من الصعب قبول الرأي الذي يقول إن التقنية الصينية كانت إما راكدة أو مكرسة لأشياء تافهة؛ فقد كانت في منتهى الجد. ولولا تفكيك البحرية الصينية لكانت عدوا مرهوب الجانب قادرا على سحق السفن البرتغالية ومدافعها.

ولم تكن السفن وتقنيات الملاحة الصينية بأية حال من الأحوال أدنى منزلة من مثيلاتها الأوروبية. فكما ذكرنا في الفصل الرابع، فإن البوصلة ظهرت في الصين قبل أن تنتقل إلى العرب والإيطاليين. وقد ورد أول ذكر لاستخدام الإبرة المغناطيسية في الملاحة الصينية في دليل بحري يعود تاريخه إلى عام ٩٠٠م، وفي القرنين الحادي عشر والثاني عشر، كانت البوصلة البحرية شائعة في السفن الصينية (نيدهام، ١٩٦٠، محاضرة عن "*إسهامات الصين في تطوير البوصلة البحرية* *The Chinese Contribution to the Development of the Mariner's Compass*،" طبعة عام ١٩٧٠م: بالأخص ص ص ٢٤٣-٢٤٤) مثلها مثل وردة الرياح (تيسيرا دا موتا Teixeira da Mota، ١٩٦٤م: ص ٦٠). وخلال حكم أسرتي السنغ واليوآن، كانت السفن الصينية أكبر حجما وكفاءة من سفن أي بلد آخر، فقد كانت بالتأكيد ندا للسفن الأوروبية وهذا ما تثبته أعمال لو.

السلع الاستهلاكية للتجارة الدولية

كانت الكفاءة التقنية العالية سمة رئيسة ميزت أكثر منتجَين صينيين رواجا في السوق العالمية، وهما الحرير والخزف. أما المنتج الأهم في تلك الأيام فكان الحرير الخام الذي تحتكره الصين.[٦] واستمر تدفق الحرير على أسواق السلع الكمالية في الشرق الأوسط وأوروبا حتى في أوقات الكساد، لكن الاحتكار الصيني انكسر في القرن السادس حين نجح السوريون في تهريب شرانق الحرير خارج الصين وبدؤوا ينتجون الحرير بأنفسهم ولو بكميات متواضعة. وفي العصور الوسطى حل الخزف محل الحرير في احتلال مكانة الصدارة بين الصادرات الصينية (هدسون ١٩٧٠م: ص١٦٠). وهناك

أعداد كبيرة من القطع الخزفية الصينية منتشرة على أطراف المحيط الهندي وامتداداتها بما فيها شرق إفريقيا.

ويعكس إحلال الخزف محل الحرير (أو التكامل بينهما) إلى حد معين تغييرات جيوسياسية في الصين، وتبدلات في طرائق النقل إلى البلدان الأجنبية. فالحرير مادة مثالية للنقل البري نظرا لارتفاع ثمنه وخفة وزنه وحجمه. ولكن ما إن ثم أعيد تنظيم الساحة الصينية، وتركز السكان والقوة على الساحل الجنوبي الشرقي حتى أصبح النقل البحري وسيلة النقل الأساس، مما أتاح فرصة ملء السفن ببضائع أكبر حجما، بل جعل من ذلك ضرورة لا بد منها. ويصف أحد المصادر الصينية في القرن الثاني عشر (*P'ing-chou-k'o-t'an* للكاتب تشو يو Chu Yu حسبما ورد في هدسون، ١٩٧٠م: ص ١٦٠) كيف كان التجار يتقاسمون المساحات على السفن، فيقول: "كان كل منهم يحصل على حصته، وينام فوق بضاعته ليلا". وكانت أغلبية الحمولة من الآنية الخزفية.

تميز الخزف الصيني بنوعيته الممتازة، وجمال رسوماته وجاذبيتها، لكن صنع الخزف حرفة عالمية، ومن الممكن تقليد تصاميمه، وهذا ما حدث بالفعل. إذن لماذا كان كل ذلك الإقبال على الخزف الصيني؟ يبدو أن الإجابة عن هذا السؤال تكمن خارج مسألة الطلب؛ فالمسألة ربما تتعلق بالثقل الموازن فالبضائع المستوردة إلى الصين ضخمة الحجم ولها خصوصيتها، أما صادراتها فغالية الثمن صغيرة الحجم. وما كان باستطاعة السفن العودة إلى الصين من دون ثقل موازن، وهذه وظيفة الآنية الخزفية (انظر شودهوري، ١٩٨٥م: ص ٥٣، عن هذا الموضوع). ومن الممكن تقصي حالة ميزان المدفوعات في الزمان والمكان من خلال التوزيع العالمي للخزف الصيني من عهود الأسر الحاكمة على اختلافها.

لكن هذا لم يكن حال إنتاج الحرير الذي برع فيه السنغ الجنوبيون. ومن اللافت مقارنة التقنيات والتنظيم في تربية دودة القز وغزل الحرير وحياكته بصناعات نسيجية

أخرى أكثر شيوعا في النظام العالمي السائد آنذاك – مثل المنسوجات الصوفية في أوروبا، والكتان (والقطن) في مصر وسورية، والقطن الناعم في الهند – ومن الصعب مقاومة تفسير يستند إلى مبدأ الحتمية التقنية عند ظاهرة تفسير التنويع في طبيعة التصنيع في هذه الأماكن. فإنتاج أي نوع من النسيج الطبيعي يحتاج إلى علاقة تعايش بين المزارعين والصناعيين، وبين المناطق الريفية والمدنية؛ وهذا أمر ثابت. ومع ذلك فإن التنوع في المادة الخام ذاتها يحدد موقع إنجاز العمل ومن يقوم بإنجازه.

ففي حال إنتاج الأقمشة الصوفية، يتنافس الإقبال على المراعي مع الأرض الزراعية فيزيح المزارعين الذين ينتقلون إلى معالجة الصوف – فنسبة كبيرة من النساء يمارسن الغزل، والرجال يمارسون عمليات النقع والصباغة والحياكة. وقد سمحت سهولة نقل الصوف في حالته الخام بالفصل بين مصانع الغزل ومصانع النسيج. وكما رأينا في الفصل الثالث، فإن الصوف الإنجليزي في القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر، كان ينسج في أنوال فلندرة.

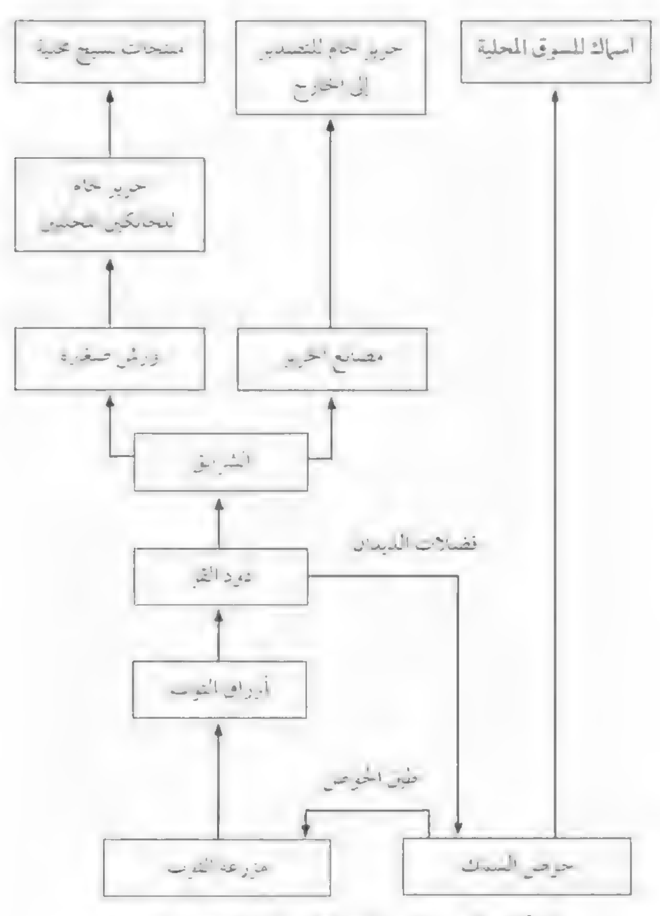
أما القطن والكتان فيتبعان طريقا آخر، حيث تظل الأرض الزراعية تستخدم في الزراعة، ويتطلب المحصول جهدا كبيرا. زد على ذلك أن حماية التربة تحتاج إلى تدوير المحاصيل الليفية بالمحاصيل البقولية، وهذا يعني عدم وجود توزيع للعمل بين مزارعي القطن والكتان، والمزارعين العاديين وعدم وجود إزاحة للعمل من الأرض. ومن الممكن نقل المواد الخام لمعالجتها وتنظيفها بصورة أولية نظرا لضخامة حجمها قبل أن ترسل إلى الغزل والحياكة. وبالإضافة إلى ذلك، هناك على الأغلب، منتجات ثانوية يمكن إخضاعها للمعالجة الصناعية في الموقع (من الممكن مثلا عصر بذور القطن للحصول على زيوتها) وهذا ما يؤدي إلى نسبة معينة من التصنيع الريفي.

أما إنتاج الحرير فيختلف اختلافا كبيرا (الشكل رقم ١٤)، فهو أكثر تعقيدا بكثير ويحتاج إلى عدد أكبر من العمال الريفيين بشكل يومي. والنتيجة الطبيعية هي المستوطنات "الزراعية – المدنية." ولم أستطع العثور على أية أوصاف لتقنية إنتاج الحرير في جنوب الصين في العصور الوسطى، لكنها على الأرجح لم تكن شديدة الاختلاف عما وصف بالتفصيل في كتاب سو So عن مقاطعة الحرير في جنوب الصين في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين. ويؤكد سو (١٩٦٨م: ص ص ٨٦ ؛ ٨٧ للاقتباس) أنه في نظام التعايش المعقد الملاحظ في إنتاج الحرير (الشكل رقم ١٤) فإن عائلة الفلاح تشكل وحدة العمل الأساس.

يبدأ الأب والابن في الأسرة في زرع الشتول في الأرض المستصلحة منذ أوائل يناير. وفي الشتاء التالي تقطع نباتات التوت الجديدة بارتفاع قدم تقريبا فوق الأرض وتغطى بالطين الخصب المأخوذ من أحواض السمك. في تلك الأثناء تقوم الأم وابنتها بشراء صفائح بيوض القز ومراقبة تفقيس البيوض. وفي الربيع التالي، تقطف البنت أوراق التوت الطازجة لتغذي بها يرقات دود القز الصغيرة. وتأكل هذه الديدان أوراق التوت بنهم، وتكبر بسرعة، وتتطلب المزيد من أوراق التوت يوما بعد يوم. أما الأب وابنه فيقومان بتنظيف فضلات الديدان يوميا ويعدان الديدان لفترات "نومها." وبعد خمس فترات من النوم أو الراحة، تكون الدودة الناضجة قد أحاطت نفسها بخيط من الحرير وشكلت شرنقة. بعدئذ تشترك الأسرة كلها في عملية لف خيوط الحرير على بكرات.

لاحظوا أن العملية تحتاج إلى عمل الرجال والنساء وتعاونهم على الدوام، ولاحظوا أيضا وجود خطر كامن وهو نفاذ كميات ورق التوت وعدم كفايته لسد حاجة الديدان التي يكبر حجمها باطراد.[٧] أضف إلى ذلك أن رعاية الديدان واستخراج خطوط الحرير يحتاج إلى لمسة حساسة رقيقة. ومن الضروري ضبط درجة الحرارة، ومراعاة الضوء الخافت، والحذر في لمس البيوض، والهدوء (ولاسيما في فترات النوم) من أجل فقس اليرقات الصغيرة ونموها. وحين تصبح الشرانق جاهزة يجب أن تغمس في الماء الحار، وبما أن الشعرة من الشرنقة الواحدة رقيقة جدا لا يمكن

لفها فإن من المهم جمع الألياف من أربع إلى ثماني عشرة شرنقة معا وتمريرها عبر حلقة ثم لفها على بكرة تدور دورانا بطيئا" (سو، ١٩٨٦م: ص ١٠١). وللحصول على خيط طويل، تضاف قطع جديدة إلى البكرة بدقة، لذلك فإن إنتاج خيط بثخن متجانس يحتاج إلى مهارة كبيرة. لذا كانت النساء هن اللواتي يقمن بهذا العمل المضني، ويؤدين دورا أهم في تربية دود القز من دور قريناتهن اللائي يمارسن إنتاج القماش الصوفي والقطني.



الشكل رقم (١٤). نظام إنتاج الحرير (بحسب سو).

ومن الواضح أن هذه العملية المعقدة الطويلة لم تنتقل بسهولة إلى المصانع، ولم تسمح باستخدام الأدوات التي تساعد على تسهيل العمل. فإذا كانت تقنية صناعة المنسوجات الصينية وراء إنتاج المنسوجات في أماكن أخرى فالسبب يرجع إلى متطلبات المادة الخام، لا إلى نقص في القدرة على الاختراع.

ممارسات العمل ومؤسساته
Business Practices and Institutions

لم يقتصر تقدم الصين التقني على الإنتاج وحسب، بل شمل أيضا جوانب الإبداع. فجميع المؤسسات الضرورية لتسهيل عمل رأسمالية الدولة ورأس المال الخاص كانت موجودة في مكانها في عهد أسرتي سنغ ويوآن. وهناك ثلاث مؤسسات رئيسية: نظام يحكم الإنتاج والتوزيع، نظام مالي وائتماني يسهل الاستثمارات والحسابات، ونظام ينظم الصادرات والواردات. وسوف نتناول كلا منها بالترتيب.

الإنتاج والتوزيع

يستهل كاتو Kato مناقشته لجمعية التجار (هانغ) في الصين بالملحوظة التالية: "من المعروف أن في الصين جمعيات للتجار تشبه إلى حد ما النقابات في أوروبا في العصور الوسطى، وتتشكل حول مبان تسمى هوي كوان hui-kuan" (١٩٣٦م: ص ٤٥) ولها سابقات في عهد تانغ وسنغ (كاتو، ١٩٣٦م: ص ٤٦). وفي تلك الأيام، كانت كلمة *هانغ* تشير في الوقت ذاته إلى الجمعية والشارع الذي يضم "محلات تتعامل بنوع واحد من السلع أو تمارس التجارة عينها" (كاتو، ١٩٣٦م: ص٤٦)، وهناك شبه كبير بينها وبين أسواق (*بازارات*) الشرق الأوسط والنقابات في أوروبا في العصور الوسطى.

كان تنوع النقابات في الصين في العصور الوسطى يثير الإعجاب. لكن جيرنيه Gernet لا يذكر إلا عينات من تلك التي كانت في عاصمة سنغ الجنوبية هانغ تشو وهي تشمل الحرف التالية: تجار الأحجار الكريمة، والصاغة، وباعة الصمغ وتجار التحف والقطع الفنية، وباعة الحيوانات القشرية البحرية – والزيتون، والعسل، والزنجبيل، والأطباء، والعرافون، وصناع الأحذية، وأصحاب الحمامات، والزبالون. وكما كانت الحال في مدن العالم في العصور الوسطى، شملت العينات الصرافين الذين يتعاملون بالمعادن الثمينة، وكمبيالات تبادل الملح[٨] وأنواع الكمبيالات الأخرى. وقد كان هؤلاء يعرضون السلع الذهبية والفضية والنقود النحاسية مكدسة فوق مباسطهم". (جيرنيه، الترجمة الإنجليزية، ١٩٦٢م: ص ٨٧). وكما يذكر جيرنيه، فإن النقابات لم تكن تعنى بترتيب شؤونها الداخلية وحسب، بل كانت تمثل التجار أمام الحكومة مثلها مثل الجمعيات في الشرق الأوسط.

من الميزات الرئيسة لتشكيل الجمعيات التجارية أنها كانت تزود التجار والحرفيين بوسائل تنظيم علاقاتهم بالحكومة، فقد كانت السلطات تخاطب رؤساء الجمعيات حين تريد أن تطلب شيئا معينا، سواء أكان سلعة من المحلات أو حرفيين من الورش. وبذلك ضمن الوسطاء الرسميون الحصول على الأسعار والأجور المناسبة.

ويبدو كاتو أقل تفاؤلا، لكن ربما أكثر واقعية، حين يقول إن الحكومة كانت تدفع لقاء السلع التي تطلبها أسعارا أدنى من أسعار السوق، في حين أنها كانت ترفع أسعار البضائع التي تريد أن تفرض على التجار شراءها منها فوق أسعار السوق. وأرى أن الانتقال من طبقة التجار المستقلة التي وصفها جيرنيه إلى المزيد من السيطرة عليها واستغلالها من قبل الحكومة على النحو الذي وصفه كاتو يتزامن مع الانتقال من حكم سنغ إلى حكم يوآن. (الانتقال ذاته حدث في مصر بين العهد الفاطمي والعهد المملوكي، ولسبب مماثل وهو الحكم العسكري من قبل الغرباء).

ولابد من الاعتراف على أية حال باستحالة ظهور طبقة بورجوازية مستقلة وقوية في مجتمع لا يحظى فيه التجار بالاحترام مثل موظفي الحكومة، حيث تتولى حكومة مركزية وضع الشروط الخاصة بالمال والائتمان. وربما كان التجار وسطاء لا غنى عنهم في تحويل الفائض الزراعي إلى دخل حكومي يمكن التخلي عنه كما يدعى تشودهوري (١٩٨٥م: ص ١١)، أو أن النخبة لدى الحكومة اعتمدت على التجار في إقامة السوق، وفي جعل جباية الضرائب مركزية (شودهوري، ١٩٨٥م: ص ١٦)، وقد تعذرت فرص تكديس رأس المال بما يتعارض وآليات الحكومة أو في معزل عنها حين أصبحت العملة المتداولة هي العملة الورقية التي تدعمها الحكومة.

العملة الورقية والائتمان

أصدرت الحكومات في أوروبا والشرق الأوسط نقودا معدنية تتحدد قيمتها بحسب وزنها وتعتمد قيمتها التبادلية على معدلات مقبولة بين الذهب والفضة (وربما المعادن الرخيصة). أما في الصين، فكانت النقود النحاسية هي المفضلة، ولو أنها لم تكن سوى شكل واحد من أشكال العملة. صحيح أن الحكومة تستطيع أن تتحكم في قيمة النقود المعدنية الرسمية (من خلال إنقاص قيمة محتوياتها بزيادة نسبة المعادن الرخيصة) لكنها لا تستطيع السيطرة على قيمتها بشكل كامل. فباستطاعة التجار الذين يمارسون التجارة الخارجية تكديس ثرواتهم في أماكن أخرى على الدوام. وفي هذه الظروف ظهرت العملة الورقية في شكل (كمبيالات) أصدرها أصحاب التجارة النائية تسهيلا لأعمالهم.

أما في الصين، فكان الوضع مختلفا حيث كانت العملة الورقية أقرب إلى العملة الرسمية المتداولة عندنا في العصور الوسطى من سندات التبادل في أماكن أخرى. أما السبب فهو أنها تطورت من العمليات الحكومية لا من اتفاقيات التجار. وقد لخص إلفن (١٩٧٣م: ص ١٥٥) أوائل التطورات بالاعتماد على يانغ كما يلي:

يعود تاريخ سندات تحويل وتبادل النقود والسلع المعروفة إلى عهد تانغ، ولعل أقدمها كانت "تذاكر الطعام" للفرق المسلحة .... وفي القرن الثامن، طورت حكومة تانغ ما يسمى بنظام "النقد الطائر" على أساس تكامل تدفق المال بين الشمال والجنوب الناتج عن نظام الضرائب من جهة وعن تجارة الشاي من جهة أخرى. وكان بمقدور التجار أن يدفعوا المال في العاصمة مقابل شهادة من الحكومة تخول حاملها أن يقبض لقاءها مبلغا مساويا لقيمتها حين إبرازها في أي مقر للخزانة الحكومية في أية منطقة من البلاد ... أما أسرة سنغ فكانت تتبع نظاما مشابها في الأصل تحت مسمى "مال المصلحة"

أما الجماعة التي وجدت مصلحتها في هذه الطريقة فكانت جماعة التجار الذين أصبحوا في عهد أسرة سنغ ذوي قوة وسطوة. وكانت المشكلة الوحيدة هي انتقال المال في جهة واحدة فقط – أي من العاصمة إلى الأقاليم.

أدخلت العملة الورقية في سشوان Szechuan في بداية القرن الحادي عشر لحل مشكلة في التبادل مختلفة اختلافا كليا، وتمكنت في النهاية من إيجاد حل لها (يانغ، ١٩٥٢م: ص ص ١٥٦–١٥٧). في أول الأمر، قامت جماعات من التجار بطباعة ودعم عملاتها الورقية الخاصة، لكن هذا فتح الباب على مصراعيه أمام التزوير. وحاولت الحكومة في بداية الأمر منع الاحتيال، ثم قررت طباعة عملتها الخاصة. فاحتكار الحكومة للمال، الذي بدأ بين عام ١٠٠٠ و ١٤٠٠م، لم يزود التجار بوسيلة ملائمة للتبادل وحسب، لكنه أعطى ربحا سليما للحكومة (يانغ، ١٩٥٢م: ص ١٥٩):

كانت أوراق العملة الحكومية في البداية، مثلها مثل عملة التجار الورقية التي حلت محلها، تصدر لقاء مبالغ من المال يودعها أفراد الشعب ... فلكي تصبح مثل العملة الورقية التي نعرضها اليوم، كان لا بد من حدوث بعض التطورات الأخرى. إذ كان على الحكومة إصدار الأوراق المالية مباشرة ... دون انتظار طلب الشعب ... وكانت صلاحيتها غير محدودة بوقت معين، وكان من الضروري إقامة احتياطي من النقد يمثل نسبة من القيمة ... ويبدو أن ذلك كله حدث بسرعة كبيرة.

فقد تم اعتماد العملة الورقية في شمال الصين في نهاية القرن الحادي عشر، كما دخلت الاستعمال العام في الشين وجنوبي سنغ في القرن الثاني عشر، مع أنها كانت تستعمل جنبا إلى جنب مع النقود المعدنية.

ولقد تبنى الغزاة المغول النظام (صنع المال!) بنشاط، لكنهم قطعوا في ذلك الاتجاه شوطا آخر. فلكي تضمن الحكومة قيمة عملتها الورقية، منعت التعامل بالفضة والذهب في العمليات التجارية. وفي عام ١٢٨٠م لم يعد يقبل في التجارة سوى العملة الورقية. "لم يعد ممكنا تحويل العملة الورقية إلى ذهب أو فضة إلا لاستخدامها في الصناعة؛ ولم تعد [المعادن الثمينة] قابلة للتداول (يانغ، ١٩٥٢م: ص ص ٦٣-٦٤).

ومما يثبت نجاح يوان إلى حد كبير في فرض هذه السياسة شهادة الزوار الأجانب. ففي نهاية القرن الثالث عشر، كتب ماركو بولو أن العملة العادية في الصين كانت قطعة من الورق القطني تحمل خاتم مانغو. وكان على التجار الأجانب استبدال ما لديهم من الذهب والفضة بتلك العملة. وقد ظل النظام ساريا في عهد المغول. ويخبر بلدوتشي بيغولوتي (ترجمة يول Yule *الصين والطريق إليها* *Cathay and the Way Thither*، الجزء الثاني، ١٩٧٣م: ص ٢٩٤) التجار الإيطاليين الذين يقرؤون دليله الذي ألفه في أوائل القرن الرابع عشر، بأن "حاكم الصين يأخذ الفضة منكم ليودعها في خزانته، ويعطيكم ورقا صغيرا، يحمل خاتم الحاكم، يسمى *باليشي* *balishi*، وجميع الناس يقبلونها حين تشترون الحرير ...إلخ".[٩]

وهذا ما يؤكده ابن بطوطة الذي كتب في الأربعينيات من القرن الرابع عشر يقول (١٩٢٩م ترجمة: ص ٢٨٣) "إنه لم يكن يسمح للأجانب باستعمال الذهب والفضة في التجارة، بل يستعملون قطعا من الورق حجم الواحدة منها بحجم الكف، تحمل خاتم السلطان .... فإذا نزل المرء إلى السوق ومعه درهم أو دينار فضي وأراد شراء شيء، ما قبله منه أحد". وبحسب رواية ابن بطوطة (ترجمة عام ١٩٢٩م: ص ٢٨٦) فإن التجار والرحالة المسلمين لم يلمسوا النقود على الإطلاق.

حين يدخل تاجر مسلم مدينة صينية، يخير بين الإقامة مع تاجر محدد من التجار المسلمين المقيمين في المدينة، أو الإقامة في أحد الفنادق. فإذا اختار الإقامة مع التاجر، أُخذ ماله وأودع في عهدة التاجر

المقيم، وهذا يسدد منه كل التكاليف بكل ذمة وأمانة. وحين يرغب الزائر في الرحيل، أحصي ما تبقى من ماله، فإذا وُجد فيه نقص وجب على التاجر المقيم تعويضه. أما إذا اختار الزائر الإقامة في أحد الفنادق، فإنه يودع متاعه في عهدة صاحب الفندق .... الذي يشتري له كل ما يرغب ويقدم له الحساب.

كان لاستخدام العملة الورقية العديد من النتائج المهمة (الائتمان الشامل) والإصرار على استخدامها حتى من قبل التجار الأجانب. أولا، إن استعمال العملة الورقية أنعش النمو الاقتصادي من خلال زيادة سرعة المال، (بالنسبة إلى الصين، انظر إلفن، ١٩٧٣م: ص ١٤٦؛ أما بالنسبة إلى أوروبا فانظر جولد ستون Goldstone ١٩٨٤م). ثانيا، إن طلب الحكومة إلى المواطنين استعمال العملة ذاتها جعلها قادرة على تنظيم أسعار تبادل العملات، فأصبحت بذلك وسيطا لا بد منه بين التجار المحليين والأجانب.

السيطرة على التجارة البحرية الخارجية

استمرت التجارة البرية في العصور التي نحن بصددها، وانحصرت في أيدي التجار المسلمين والإيغور Uighur. أما التجارة البحرية فكان لها شأن آخر. فالسفن الأجنبية كانت ترسو في موانئ محددة ليتسنى للحكومة مراقبتها والسيطرة عليها. وكان أولها ميناء كانتون (وقد ورد ذكره في الوثائق العربية باسم خانغو)، الذي بدأ استخدامه منذ عهد تانغ، وكان دوما تقريبا أهم الموانئ على الإطلاق. فحتى أيام تانغ، وقبل أن تحل العملة الورقية محل المعدنية، دأب الصينيون على مراقبة زوار ذلك المرفأ مراقبة شديدة. ويصف سليمان التاجر (ترجمة فيراند، ١٩٢٢م: ص ٥٤) الرسو في كانتون في منصف القرن التاسع قائلا:

حين يصل البحارة إلى الصين، يتسلم الصينيون بضائعهم ويحتجزونها في مخازن، ويتولون حمايتها لستة أشهر من وصولها حتى وصول آخر سفينة في موسم الرياح الموسمية ذاك. ويفرض الصينيون رسوما جمركية تصل إلى ٣٠٪ (من البضائع) على جميع البضائع المستوردة وتعيد ما تبقى إلى صاحبها.

ولا يسعنا سوى الافتراض بأن البضائع المصادرة كانت تدخل في آن معا الاقتصاد الوطني للإمبراطور والتجارة المربحة لموظفي الجمارك. وحسبنا ما ذكرناه عن الفارق بين التجارة "الخاصة" و"الإتاوة" ! لكن لا بد لنا من الاعتراف بأن السفن الصينية كانت تخرج أيضا إلى البحار في تلك الفترة. وتؤكد الوثائق العربية ظهورها في موانئ صيراف والبصرة وعمان، وهذا يعني أنه كان على الصينيين، وسعيا لتحقيق مبدأ المعاملة بالمثل، أن يحسنوا معاملة الأجانب.

في عهد سنغ الجنوبية ويوآن بعدها، بدأ ميناءان من موانئ المعاهدات في منافسة كانتون وهما الميناء الذي كان يخدم هانغ شو (كينساي Kinsai)عاصمة سنغ الجنوبية[١٠] التي كانت يكل المقاييس أكبر مدينة في العالم، وميناء تشوآن تشو Ch'uan-chou في فوكين Fukien) وهي المعروفة لدى العرب والإيطاليين باسم زيتون، والتي وصفها ماركو بولو وابن بطوطة كلاهما بأنها أعظم ميناء في العالم.[١١]

ومن حسن الطالع أن لدينا وثيقتين لا وثيقة واحدة عن رجلين صينيين (أحدهما مسلم الأصل) كانا في أوائل القرن الثالث عشر وأواخره مشرفين على السفن التجارية الأجنبية التي ترسو في زيتون (تشوآن تشو) في إقليم فوكين. وتعطينا هاتان الوثيقتان صورة مفصلة عن التجارة – بما في ذلك البلد الأصلي للسفن، وحمولتها، وكيفية فرض الضرائب على بضائعها، ومراقبتها.

أما الوثيقة الأولى – تشو فان تشي Chu – fan - chi فكتبها تشاو جو كوا Chau Ju-Kua عام ١٢٢٥م – وهو المشرف على النقل التجاري البحري في إقليم فوكين. ولسوء الحظ فإن عمله يشمل مواد من مصدر يعود إلى عام ١١٧٨م (مقدمة المترجمين هيرث وروكهيل ١٩١١م) بشكل يتعذر معه التعامل معها على أنها وصف دقيق لأوائل القرن الثالث عشر. وتحاول الوثيقة وصف أراضي البرابرة، وتعرف المنتجات التي أدخلوها معهم إلى الصين. لذلك، فهي تسمح لنا بمعرفة المناطق الغربية التي كانت

معروفة للصين في القرن الثالث عشر، وبالتعرف على كثير من السلع التي شملتها التجارة الخارجية. وليس بوسع أي باحث في تجارة آسيا في القرن الثالث عشر إغفال هذا المصدر الخصب، رغم أنه في الغالب بعيد عن الدقة ومصدر إرباك أحيانا.[١٢]

أما بالنسبة إلى غايتنا، فنرى أن المصدر الثاني أكثر لفتا للانتباه على اعتبار أنه يعطينا تفاصيل التعامل مع التجار الأجانب. فقد كان بو شوكنغ P'u Shoukeng، وهو المشرف على مكتب السفن التجارية في ميناء تشوآن تشو Ch'uan-chou (زيتون) آخر موظف لدى حكومة سنغ يشغل تلك الوظيفة، وقد تعامل مع الغزاة المغول عام ١٢٨٠م (انظر الترجمة الإنجليزية عن اليابانية التي أعدها كوابارا Kuwabara ١٩٢٨ و١٩٣٥م). أما كنيته بو P'u (أي أبو) فتدل على أنه من أحفاد أعضاء الجاليات المقيمة في تاشيه Ta-shih[١٣] في الموانئ الصينية (كوابارا، ١٩٣٥م: ص ص ٢-٣)، وكان رجلا واسع الثراء بفضل وظيفته. ويقول كوابارا (١٩٣٥م: ص ص ٣٦-٣٧):

> من *التانغيرا Tangera* حين تدخل السفن التجارية الأجنبية ميناء صينيا، يتوجب على التجار دفع رسوم جمركية وتقديم الهدايا إلى الحكومة من البضائع الأجنبية ... وبالإضافة إلى هذه الهدايا، كان عليهم رشوة الموظفين المحليين بمن فيهم المراقب بحجة عرض بعض العينات ... وكانت الحكومة ترسل عددا من الموظفين لفحص الحمولات ... وبعد المعاينة، يقيم التجار مأدبة للترويح عن الموظفين، ويقدمون إليهم هدايا أخرى ... ويمكن أن نسمي هذا كله مقدمة لمتطلبات بقية الموظفين الصينيين. وقد يجبر بعض الجشعين التجار على بيع بضائعهم بسعر بخس أدنى من سعر السوق، لكي يحققوا مزيدا من الربح عند بيعها مرة أخرى.

وحسبنا ما ذكرناه عن الفصل بين التجارة العامة والخاصة. فقد كان من السهل أن تصيب الثراء إذا كنت مراقبا للتجارة البحرية! لكن الحصول على هذه الوظيفة المغرية لم يكن سهلا. فالمدعو بو شوكنغ لم يكن مجرد رجل عينته الحكومة، بل هو مدين بمركزه هذا إلى المنجزات التي تحققها السفن بفضل توجيهاته والتي أدت إلى القضاء على القراصنة في الميناء. ويشير هذا إلى ظهور قوى بديلة (أسياد الحرب في البر والبحر) في

أعقاب الانحدار الذي أصاب سنغ الجنوبية. لكن بوشوكنغ استخدم قوته البحرية في دعم المغول حين غزوا أراضي سنغ الجنوبية، ومكافأة على تعاونه، تم تكريمه وتعيينه كبير القادة العسكريين في الإقليم (كوبارا، ١٩٣٥م: ص ص ٣٨-٤٠).

ولم تكن حالة بوشوكنغ حالة فردية بأية حال من الأحوال. فالمجتمعات الإسلامية كانت تتمتع بالقوة في دولة يوآن (تذكروا في الفصل الخامس وصف ماركو بولو للحاكم المسلم أحمد في خانبلك - بكين). ويأتي ذكر الأحياء الكاملة التي يسكنون فيها في كل أوصاف الموانئ في الصين. ولكي نعطي فكرة عن تنظيم المدن التجارية في الصين في العصور الوسطى، سنلقي نظرة على هانغ تشو.[١٤] وليس ثمة مناقشة مجردة يمكن أن تعطي فكرة واضحة عن المنجزات الهائلة التي حققتها الصين في القرن الثالث عشر مثل الصورة التي رسمها جيرنيه لهذه المدينة التي يبلغ عدد سكانها مليون نسمة والتي كانت أعظم مدن العالم إلى أن حلت محلها لندن في القرن التاسع عشر.

هانغ تشو في القرن الثالث عشر
Hang Chow in the Thirteenth Century

بنيت مدينة هانغ تشو بين شاطئي بحيرة صناعية عظيمة (البحيرة الغربية) وضفاف نهر تشي Che الذي يصب في البحر، وتتراوح مساحتها مع ضواحيها بين سبع وثمانية أميال مربعة، ويحيط بها سور فيه "خمس بوابات تتخللها قنوات المياه وثلاث عشرة بوابة هائلة تنتهي عندها الطرق الرئيسة" (جيرنيه، ١٩٦٢م: ص ٢٦). وفي القرن الثالث عشر كانت منطقة الضواحي خارج الأسوار أشد كثافة من المدينة المسورة ذاتها. أما المدينة التي كانت تكيف محور الأجزاء الأربعة (وتيلي، ١٩٧١م) لموقعها المستطيل، فقد خططت بحيث يعبر الطريق الإمبراطوري الرئيس المدينة من الشمال إلى الجنوب في حين أن الشوارع الباقية تتقاطع معه بزوايا قائمة (جيرنيه، ١٩٦٢م: ص ٢٧).

أما داخل المساحة المبنية، فتتباين الكثافة المعمارية بشكل كبير. فقصر الإمبراطور يقوم في منطقة المرتفع الجنوبية التي تجتمع حولها أحياء المترفين وكبار الموظفين "والتجار الذين جمعوا ثرواتهم من التجارة البحرية" (جيرنيه، ١٩٦٢م: ص ٣٢). أما مساكن الفقراء فكانت نقيض ذلك. فالفقراء كانوا يتزاحمون في مبان ضيقة متلاصقة ترتفع من ثلاثة إلى خمسة أدوار وتحتل الورش أو المحلات الأدوار الأرضية منها. أما كتل المباني المتراصة فتتخللها أزقة ضيقة، وممرات، ونظام إطفاء الحرائق الذي أعد لاحتواء الحرائق المتكررة في تلك الأماكن لصعوبة الوصول إليها. وفي هذه الأزقة، كان لا بد من حمل كل البضائع باليد، أما في الطريق الإمبراطوري المرصوف، الذي يبلغ طوله ثلاثة أميال وعرضه ١٨٠ قدما (!) ففيه عربات تجرها الجياد الصغيرة أو الرجال (جيرنت: ١٩٦٢م: ص ص ٤٠-٤١). وكانت القنوات تلعب دورا أساسا في النقل، مثلها مثل مدينة البندقية، من القناة الكبيرة التي تحمل البضائع النائية إلى القنوات الصغيرة المحلية التي تجري بين الأحياء.

وبالإضافة إلى سوق السمك القريب من البحيرة وسوق الجملة في ظاهر المدينة، ضمت المدينة عشر أسواق على الأقل، وعددا كبيرا من التجار الموسرين الذين يستقبلون ضيوفهم في مقاهي المدينة ومطاعمها (حيث تعتمد الأرقام في طلب الطعام من بين مئات الخيارات، وهو تقليد حافظت عليه الصين حتى يومنا هذا) أو في قوارب تستأجر مع موسيقيين تجوب بهم أنحاء البحيرة الغربية (جيرنيه، ١٩٦٢م: ص ص ٥١-٥٥). وبالنظر إلى التوسع الجديد في التجارة الدولية، فإن كثيرا من التجار الموسرين وأصحاب السفن كانوا من خارج المدينة، إما من كانتون أو من منطقة يانغ تسي Yangtse. ويرى جيرنيه (١٩٦٢م: ص ٨٢) أن وجودهم كان يعكس "بداية نشوء سوق وطنية" في مرحلتها الجنينية.

لقد تطورت تلك البداية مع التوحيد تحت أسرة يوآن حتى أصبحت نظاما متكاملا يوحد الأقاليم الشمالية والجنوبية ويصل محاور البر (في آسيا الوسطى) مع البحر

(عبر المحيط الهندي). وكان أصحاب السفن والتجار الصينيون يتعاملون مع نظائرهم من الأجانب المقيمين ومعظمهم من المسلمين الذين خصص لهم حي كامل في المدينة. وفي مطلع القرن الرابع عشر، كبرت المدينة أكثر فأكثر نتيجة لهذا التمازج من الخارج.

وبحسب رواية ابن بطوطة (١٩٢٩م: ص ص ٢٩٣-٢٩٧)، الذي زار هانغ تشو في الثلاثينيات من القرن الرابع عشر، كانت المدينة آنذاك "أكبر المدن على سطح الأرض." ويذكر أن التجول في المدن الست التي تتألف منها استغرق أياما عدة، وأن لكل مدينة سورها الخاص، بالإضافة إلى سور آخر يحيط بالمدن الست.

أما المدينة الأولى (ومن الواضح أنها الحلقة الخارجية) فهي الأحياء التي يسكن فيها حراس المدينة وقائدهم — ويبلغ عددهم اثني عشر ألفا. ودخلنا المدينة الثانية من بوابة اليهود، حيث يعيش اليهود والمسيحيون وعبدة الشمس من الترك الزرادشتيين .... وفي اليوم الثالث دخلنا المدينة الثالثة حيث يسكن المسلمون. ومدينتهم جميلة وأسواقها منظمة كما في البلدان الإسلامية؛ وعندهم مساجد فيها مؤذنون سمعناهم يرفعون أذان الظهر حين دخلناها ... وعدد المسلمين في المدينة كبير جدا ... وهناك مدينة رابعة هي مقر الحكومة — ولا يسكنها سوى عبيد السلطان وخدمه .... وفي اليوم التالي، دخلنا أكبر المدن، وهي المدينة الخامسة التي يسكنها عامة الصينيين؛ وأسواقها جيدة وفيها فنانون مهرة ... وفي اليوم التالي عبرنا *بوابة الملاح* إلى المدينة السادسة التي تقع على ضفاف النهر الكبير، ويسكنها البحارة، وصيادو الأسماك، والنجارون، والجلفاطون بالإضافة إلى النبالين والجنود المشاة ....

ويصعب على المرء أن يصدق كيف أن مدينة عظيمة مثل هذه لم تصبح مركزا للنظام العالمي — واليوم يقرب عدد سكان هانغ تشو من عدد سكانها في القرنين الثالث عشر والرابع عشر، لكنها الآن ليست سوى عاصمة إقليمية لا قيمة لها بالمقارنة مع بكين وشنغهاي.

ومما أسهم في حالة الركود التي أصابتها انسحاب أسرة منغ الجزئي من ذلك النظام بعد عام ١٣٦٨م وتخليهم التام عن التجارة البحرية بعد عام ١٤٣٣م. وقد

تسلم المنغ زمام السلطة في عام ١٣٨٦م، لكن بذور ثورتهم على أسرة يوآن تعود إلى ما قبل منتصف القرن الرابع عشر. وعلينا أن نتذكر من الفصل الخامس أن وباء الطاعون ظهر أولا في الصين، وأنه أضعف قدرة حكام المغول على الاستمرار في توسعهم الاستعماري. ومن اللافت للنظر أن تشو يوآن تشانغ Chu Yuan-Chang، وهو أحد مؤسسي أسرة منغ فقد والديه واثنين من إخوته عام ١٣٤٤م في إحدى هجمات الوباء الذي ربما كان الطاعون. والتاريخ واضح أكثر فيما يخص المجاعات التي تبعث الوباء، وهذه الأحداث زادت دون شك من حدة الثورة على حكام المغول الذين كانوا في أعين العامة طغاة فاسدين (تشان Chan، ١٩٨٢م: ص ص ٦–٧). وكان لاستعادة الصينيين حكم أنفسهم بأنفسهم تحت أسرة منغ نتائج عدة، منها الانسحاب من جميع الاتصالات الخارجية.

أسباب انسحاب الصين
Why China Withdrew

رأينا فيما سبق أن الباحثين فكروا كثيرا في أسباب انسحاب أسرة منغ، وأن تفسيراتهم تراوحت بين الأسباب الأيديولوجية والدينية (بدرجة أقل) والأسباب الاجتماعية الطبقية. أما مؤيدو الاحتمال الأول فيؤكدون أهمية المبادئ الكونفوشية التي تزدري الصراعات الدنيوية والمكاسب التجارية والصناعية، وتضع "المثل الأخلاقية" فوق الحماية القانونية للممتلكات. ويكمل مؤرخو المؤسسات هذا التفسير بتأكيدهم لوجود انقسام اجتماعي عند النخبة من الصينيين إلى طبقة البيروقراطيين أو الماندرين من جهة، وهي الطبقة التي تهيمن على الجهاز الحكومي ولا تتعاطى الأعمال التجارية، وطبقة التجار الموسرين من الجهة الأخرى التي لا يمكنها الوصول إلى قوة الحكومة. لذلك لم يكن بوسع هؤلاء، على عكس أقرانهم الأوروبيين، استخدام

السلطة لدفع مصالحهم نحو الأمام، لكنهم كانوا عرضة لنكسات بين حين وآخر ناشئة عن نزوات الحكام، والتي كانت تضعف مكانتهم في المجتمع المدني. وكلا التفسيرين يضعف التغيير، وهذا ينال من مصداقيتهما في شرح دورات النشاط الاقتصادي والسياسة الاقتصادية مما سبق وصفه.

ولكي نفسر التغيير، لا بد من وجود العديد من التقلبات التي حدثت بمرور الوقت في هيمنة الكونفوشية على الخيال الصيني أو في قدرة المندرين على ترجمة أيديولوجيتها إلى واقع عملي. صحيح أنه كانت هناك درجة من التذبذب في كلتا الحالتين، لكنها لم تكن كافية لإحداث كل هذا الفارق. ولا يمكنها أن تفسر إحلال التجارة الخاصة في عهد السنغ الجنوبية محل التجارة العامة (أو تجارة الإتاوة) مع أنها قادرة على إعطاء تفسير جزئي لدعم التجارة والصناعة في عهد أسرة يوآن. وهذا ما يعطينا إشارة جزئية.

على الرغم من انقضاء أكثر من قرن على حكم المغول، والاحترام الواضح الذي أبداه الغزاة المغول للثقافة الصينية المتقدمة (وهو ما عبروا عنه بطرائق ملموسة من خلال اعتناقهم الدين، واستخدامهم الجهاز الإداري المحلي)، ظل المغول أولا وأخيرا قوة دخيلة على البلاد. فأسرة يوآن لم تخترع نظم التجارة الخاصة ونظم الأموال الحكومية التي أدت في نهاية القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر إلى توسع الصناعة المحلية والتجارة البحرية الخارجية. لكنها تبنت ووسعت الأنماط التي كانت من قبل جزءا من موقف الصين إبان حكم أسرة سنغ من النظام العالمي (شورمان Schurmann، ١٩٥٦م: أماكن متفرقة) هذه الأنماط التي كانت موجودة مسبقا أصبحت سمة مميزة لحكم المغول ولذلك كانت موضع ريبة وشك من قبل أسرة منغ التي أعادت إلى الصين استقلالها.

ولكي ينأى السنغ بأنفسهم عن أسلافهم المغول الذين أباحوا "دون حياء" التجارة وأطلقوا لها الحبل على الغارب، سعوا إلى إعادة ترسيخ رموز المصداقية من الماضي التي تستطيع تجسيد السمة الصينية للنظام الجديد وتضفي عليه الصبغة الشرعية.

فالولع بجمع المال من جهة، والشكل القديم من تجارة الإتاوة من جهة أخرى كانا رمزين من الرموز التي تزدريها الكونفوشية كما سنرى فيما بعد.[١٥]

على الرغم من تدهور التجارة البحرية لم يكن هذا على ما يبدو نتيجة لأي تغير مفاجئ في السياسة خلال المرحلة الأولى من حكم المنغ (١٣٨٦-١٤٠٣م). فالثغرة المؤقتة يمكن أن تعزى بسهولة إلى الأعباء الكثيرة التي ألقيت على عاتق الأسرة الجديدة التي اضطرت إلى تشديد قبضتها على مساحة شاسعة من أرض تعرضت لتوها لمصائب جمة خلفتها الأوبئة وحروب ضروس (ولو كانت مظفرة) على الحكام المغول، والاضطرابات الواسعة التي ارتبطت بهاتين القوتين المنفصلتين. وليس من الضروري البحث عن إجابات تتعلق بالسياسة حول أسباب منع التجارة في أوائل عهد أسرة منغ. ففي هذه المرحلة، وهي الأولى من حكم المنغ، كانت هناك أسباب حقيقية، وليست رمزية، لتدهور النقل البحري. وقد سهلت هذه التغييرات بالفعل ثورتهم.

وباء الطاعون في الصين

من الأسئلة التي تستحق البحث السؤال عما إذا كان السبب في انتشار الأوبئة التي فتكت بأجزاء واسعة من الصين بين ١٣٥٠ و١٣٦٩م هو الطاعون ذاته الذي كان في الوقت ذاته يفتك بشعوب آسيا الوسطى وبلدان البحر الأبيض المتوسط، أو نوع آخر من الأمراض. (انظر الشكل رقم ٧ الذي يبين التوافق بين الطرق التجارية ومسار انتشار الوباء). لكن وليم مكنيل يرى أن من المستبعد تماما أن يتفشى الطاعون في الصين أيضا في تلك السنوات. ويحتوي الملحق لكتاب مكنيل "الأوبئة والشعوب Plagues and Peoples (١٩٧٦م: ص ص ٢٥٩-٢٦٩) على قائمة بجميع المراجع التي استطاع جوزيف تشا Joseph Cha العثور عليها حول الأوبئة في الصين بين ٢٤٣ ق.م. و١٩١١ م بسنوات حدوثها وأماكنها. ففي العصور الوسطى فترة مطولة واحدة حدثت فيها نسبة وفيات عالية بسبب الأوبئة في عدد كبير من الأماكن، وهي القرن الرابع عشر.

فإذا كانت معطيات تشا دقيقة وكاملة نسبيا، فإن هوبي Hopei كانت على ما يبدو في القرن الرابع عشر مركز العدوى للمرة الأولى في مئات السنين على اعتبار أن الأوبئة ورد ذكرها هناك في الأعوام ١٣١٣، و١٣٢١، و١٣٢٣، و١٣٣١م. وفي السنة الأخيرة تفيد الإحصاءات بأن تسعة أعشار سكان هوبي لقوا حتفهم، مما يشير إلى أن نوعا جديدا تماما من العدوى دخل الصين. وفي غضون خمس عشرة سنة من الخسارة البشرية المريعة التي حدثت في هوبي (أي في عام ١٣٤٥-١٣٤٦م) ظهرت الأوبئة في فوكين (حيث ميناء زيتون) وفي شانتونغ Chantung الساحلية إلى الشمال من فوكين. وبين عامي ١٣٥١-١٣٥٢م وردت أخبار عن تفشي الأوبئة في شانسي Shansi وهوبي، وكيانغ سي Kiangsi، وفي عام ١٣٥٣م في هوبه Hopeh، وكيانغ سي، وشانسي، وهونان Hunan، وكوانغ تونغ Kuangtung، وكوانغ سي Kwangsi، وفي عام ١٣٥٦م في هونان، وفي ١٣٥٧م في شانتونغ، وفي ١٣٥٨م في شانسي وهوبي، وفي ١٣٥٩م في شانسي، وشانتونغ، وكوانغ تونغ، في ١٣٦٠م في تشكيانغ Chekiang، وكيانسو Kiansu، وأنهوي Anhui، وفي ١٣٦٢م في تشكيانغ، وفي ١٣٦٩م في فوكين من جديد حيث تكدست الجثث في الطرقات. وبعد ذلك التاريخ انحسرت حدة الأوبئة إلى حد ما، وليس ثمة دليل على تفشيها في مناطق جديدة.

وبناء على هذا الدليل، يفترض مكنيل أن فرسان المغول جلبوا الوباء إلى هوبي (١٩٧٦م: ص ١٤٣) ومنها تفشى إلى سائر أنحاء الصين ولاسيما في جنوب نهر يانغ تسي.[١٦] وبعد هذا الوهن الذي أصاب المغول، لم يعودوا قادرين على الاحتفاظ بأسرة يوآن وأجبروا على العودة إلى منغوليا وآسيا الوسطى تاركين الصين المحطمة إلى أسرة منغ التي أعقبتهم على الحكم عام ١٣٦٨م.

حين سعى المنغ إلى بناء القاعدة الاقتصادية حول بكين وجهوا انتباههم من جديد إلى شمال الصين لأسباب عدة بعضها رمزي (كانت بكين دوما عاصمة الصين

"الحقيقية") وبعضها عملي (كانت الظروف في الجنوب سيئة على نحو خاص). ونذكّر بأن اقتصاد بكين الخارجي كان مرتبطا على الدوام بحالة المواصلات عبر آسيا، لكن آسيا الوسطى ظلت في أيدي المغول، ثم خضعت في مطلع القرن الخامس عشر إلى حكم تيمورلنك. أما الاتصال البري من شمال الصين بأوروبا والذي تقلص بشكل حاد في منتصف القرن الرابع عشر، فقد انقطع بشكل كامل.

عودة إلى أسباب انسحاب الصين

خلال العقود الأولى من القرن الخامس عشر، وبعد استتباب الأمن والنظام وبدء انحسار آثار الطاعون، سعت الصين من جديد إلى بسط قوتها. ولما كان المغول يسيطرون على الطريق البري، لم يجد المنغ سوى الطريق البحري يتجهون صوبه. وفي ذلك الوقت استأنف الصينيون توسعهم البحري، واستثمروا مواردهم في السفن الجديدة بشكل مكثف. لكن التجارة لم تكن فيما يبدو الهدف الوحيد، ولا حتى الهدف الرئيس، من توسعة القوى البحرية الصينية، فقد كان هناك هدفان آخران الأول رمزي والثاني عسكري وكلاهما يسعى نحو زيادة قوة الصين في العالم.

مما لا شك فيه أن السفن استعملت من أجل تعزيز قدرة الصين الرمزية آنذاك، ولم يكن الهدف من الرحلات العظيمة التي قامت بها "سفن الكنز" بقيادة الأميرال تشنغ هدفا تجاريا (وفي كل منها طاقم من ٥٠٠ بحار بحسب رواية لو Lo ١٩٥٨م: ص ١٥١)، مع أن بعض مؤيدي البلاط كانوا يأملون في أن تؤدي إلى زيادة التبادل التجاري. لكن عرض القوة هذا الذي تم في جميع أنحاء المحيط الهندي خلال العقود الثلاثة الأولى من القرن الخامس عشر كان يهدف إلى إيصال رسالة إلى "البلدان البربرية" بأن الصين استأنفت مكانتها الصحيحة بين الأمم – وأنها أصبحت من جديد "المملكة الوسطى" في العالم. وبعد أن تم لها ذلك، عادت سفنها إلى الوطن انتظارا للولاء (وبعض "تجارة الإتاوة").

لكن تلك النتيجة لم تصبح حقيقة واقعة، وهذا ما نلمسه من الهدف البحري الثاني وهو الغزو العسكري. ففي عام ١٤٠٧م أقدم المنغ على غزو أقليم أنام Annam واستولوا عليه مستخدمين سفنهم الجبارة. لكن أسطولهم مني بالهزيمة هناك عام ١٤٢٠م، وهذا ما اعتبر إشارة إلى "بدء سلسلة من النكسات أدت في نهاية الأمر إلى إخلاء تونكين عام ١٤٢٨م" (لو، ١٩٥٨م: ص ص ١٥١-١٥٢). كان على الصينيين الاختيار بين تقوية قواتهم البحرية لإحراز نصر حاسم أو التقهقر. لكن المصاعب الاقتصادية التي حلت بالبلاد أجبرتهم على اختيار البديل الثاني.

وبحلول منتصف القرن الخامس عشر، واجه المنغ أزمة اقتصادية خانقة (لو، ١٩٥٨م: ص ١٥٥)؛ إذ تراجعت الواردات واهتزت قوة العملة، ولم يعد هناك من المال ما يكفي للإنفاق على أسطول قوي. كما بدأ القراصنة (ومعظمهم يابانيون) في مضايقة السفن الصينية، وتراجعت تجارة الإتاوة مع تراجع عدد الدول المشاركة. ويذكر لو (١٩٥٨م: ص ص ١٥٧-١٥٨):

> أن أعراض التدهور البحري كانت ظاهرة للعيان. ففي السياسة الخارجية وفي الرؤية الاستراتيجية، حدث تغير من الهجوم إلى الدفاع، ومن التقدم إلى الانسحاب. لقد ظهرت السمات التوسعية للمنغ في أول عهدهم قوية واضحة في رحلات "سفن الكنز" وفي الحملة المظفرة على أنام ... لكن هذه السياسة الاستراتيجية تغيرت فيما بعد. فقد تم سحب القواعد المتقدمة من فوكين .... عام ١٣٤٦م: ص ٤٩) ومن قاعدة شن تشيا من Shen-chia-men عام ١٤٥٢م ... وتوقف إرسال السفن الحربية إلى البحار لتقوم بأعمال الدورية، وظلت راسية في الموانئ حيث أصابها التلف بسبب الإهمال.

في النصف الثاني من القرن الخامس عشر، تم تفكيك أكثر من نصف السفن الموجودة في بحرية منغ، ولم تبن أية سفن جديدة بعد ذلك (لو ١٩٥٨م: ص ١٥٨). لذلك فإن لو صريح في إلقائه اللوم في انسحاب بحرية منغ الغامض من المحيط الهندي على الانهيار الاقتصادي الواضح الذي عانت منه الصين في منتصف القرن الخامس عشر.

الانهيار الاقتصادي في الصين
China's Economic Collapse

لو صحت آراء لو، لكان السؤال الحقيقي عن سبب الانهيار الاقتصادي الذي أصابها في القرن الخامس عشر وأجبرها على إلغاء قواتها البحرية وليس عن سبب انسحاب الصين من البحر. لكن مؤرخي تاريخ الصين، حتى حين يستبعدون التفسير القائم على "تغير الفلسفة" ويبحثون في العوامل الاقتصادية، يتمسكون بالبحث أولا في الأسباب الداخلية – وهم يشيرون إلى الفساد المستشري، والأحزاب السياسية، و"سوء الحكم" وتعاظم الفجوة بين الواردات والنفقات تحت أسرة منغ الأخيرة. صحيح أنه لا يمكن التغاضي عن هذه التفسيرات بشكل كامل، لكن لا بد من وضعها في سياق نشوء النظام العالمي وانحداره في هذا الكتاب.

فهل يعقل أن يكون انهيار النظام العالمي من حول الصين وراء المصاعب الاقتصادية التي ألمت بها؟ إن هذا المنحى من التفكير يستحق الاهتمام. إننا نفترض أن أسس ذلك النظام بدأت تتآكل في أوائل القرن الرابع عشر، وأنها ضعفت بدرجة كبيرة بسبب ارتفاع نسبة الوفيات بتأثير الوباء الذي تفشى في منتصف القرن الرابع عشر وفي نهايته، وأنها أصيبت بالخلل والانهيار أخيرا بسبب انهيار إمبراطورية المغول، التي عزلت الصين عن آسيا الوسطى مع أنها حملت أسرة منغ إلى سدة الحكم. لذلك فإن ما يعد في تاريخ الصين عودة أسرة شرعية إلى الحكم يجب أن يعد من وجهة نظر النظام العالمي التقسيم الأخير للدائرة الكبرى في عالم التجارة الذي ساد في القرن الثالث عشر والذي لعبت فيه الصين دورا مهما. ومع أننا نحتفظ بمناقشة هذه النظرية بشكل كامل حتى الفصل الحادي عشر حين نبحث في المصادر المتعددة التي قادت النظام إلى الهلاك، إلا أننا سنلخص العوامل البارزة التي أثرت في حالة الصين لكي نفهم الأسس التي استندت إليها.

في العصر الكلاسيكي، حين كانت بكين عاصمة البلاد ومركزا للبلاط، شكلت الطرق البرية عبر آسيا الوسطى صلة الوصل بين الصين وبقية العالم. حتى بعد أن أصبح الجنوب الشرقي أكثر سكانا واندماجا مع الجزء الشمالي الأساس، ظلت التجارة البحرية نشاطا ثانويا ليس إلا. لكن اعتماد الحكومة على الجنود الأجانب في دفاعاتها الشمالية (ومعظمهم من الأويغور، انظر الفصل الخامس) ازداد بعد تدهور قوة أسرة تانغ. ويبدو أن نظاما يشبه أسياد الحرب تطور في الشمال. ("في القرن التاسع، استطاع هؤلاء الحكام العسكريون المحليون، وكانوا على الأغلب من الأجانب، أن يسيطروا على أقاليمهم، ولم يسمحوا للحكومة المركزية بالتدخل" (روسابي Rossabi، ١٩٨٣م: ص ٥). وعلى أثر انهيار أسرة تانغ في آخر الأمر عام ٩٠٧م، انقسمت البلاد إلى خمس عشرة "مملكة" عشر منها في الجنوب تحت الحكم الصيني، وخمس في الشمال تحت سيطرة حكام من أصل أجنبي. أما بكين فبقيت العاصمة الأولى، رغم خضوعها للنفوذ الأجنبي. لكن حتى في ذلك الحين، بدأت مجموعة جديدة من المغول هي الخيطان Khitans (الشين أو الجين) في اختبار الحدود.

في مطلع عام ٩٦٠م كانت أسرة سنغ قد نجحت في إعادة توحيد إمبراطورية "مصغرة" ضمت جنوب الصين، وجزءا كبيرا من الشمال، لكن ذلك الجزء الأخير ظل عرضة لتهديد الشين الذين اضطر السنغ إلى توقيع معاهدة مهينة معهم عام ١٠٠٥م يوافقون بمقتضاها على دفع إتاوة سنوية مقابل الحفاظ على السلم في منطقة الحدود الشمالية (التي تقلصت في تلك الآونة إلى حد كبير). لكن لا الإتاوة ولا الصلح استطاع حماية السنغ إلى ما لانهاية. فحين فشل تحالفهم مع الغزاة اليوشن JUshens ضد الشين، أعادوا تجميع قواهم في الجنوب واتخذوا من هانغ تشو عاصمة إقليمية لهم. وربما كانت هزيمتهم سببا في عدم وعيهم بالخطر الجديد الذي يتربص بهم من جانب قوات جنكيز خان التي اجتاحت أراضي أعدائهم في الشمال.

في تلك الأثناء طور السنغ الجنوبيون قوى بحرية هائلة واستطاعوا دعمها من خلال مصادرة أساطيل التجار الصينيين (إلفن، ١٩٧٦م: ص ٩٠). ويجب ألا يغيب عن أذهاننا أن ولادة النقل البحري في الصين عبر المحيط الهندي لم تحدث إلا بعد ازدياد السكان في الجنوب الشرقي من الصين وتطور نظام المواصلات بين شمال الصين (وعاصمته بكين) وجنوبها. لكن النقل البحري لم يصبح القاعدة الاقتصادية الخارجية الرئيسة إلا بعد أن أجبر السنغ الجنوبيون على الانسحاب إلى جنوب نهر يانغ تسي نتيجة احتلال الشعوب المغولية والتوركية للمناطق الشمالية.

من الغريب أن السنغ هزموا أمام المغول في البر والبحر رغم قوتهم البحرية الجبارة. فمع أن أسطول يوآن استخدم السفن والبحارة من الأسرى، وأن النقل البحري عند يوآن حل محل السنغ، عادت بكين إلى ممارسة دورها كعاصمة للبلاد ومقرا للإمبراطور في الإمبراطورية الصينية التي توحدت من جديد تحت أسرة يوآن. ومع أن الموانئ الجنوبية استمرت في احتكارها التجارة البحرية، فإن مركز السيطرة الحقيقي للإمبراطورية انتقل مجددا نحو الشمال.

بعد الغزو المغولي، وبعد توحيد شمال الصين وجنوبها عام ١٢٧٩م تحت أسرة يوآن بشكل نهائي، تم رفد القاعدة الاقتصادية الداخلية في الصين، وهي زراعية في أغلبيتها، بنظامين من التجارة الخارجية كانا يعملان يدا بيد. أما الأول فهو طريق الحرير الذي عاد إلى الحياة عبر آسيا الوسطى والذي ينتهي في بكين؛ وأما الثاني فهو التجارة البحرية في المحيط الهندي التي تنتهي في كانتون وزيتون وفي هانغ تشو بدرجة أقل. وبذلك شكلت الصين صلة مهمة بين التجارة البحرية والبرية، وفي نظام عالمي يتكامل باطراد. ولقد أدى هذا النشاط إلى نشوء اقتصاد مزدهر إلى أبعد الحدود رغم التفاوت في توزيعه.

وورثت أسرة منغ كامل الصين، لكن بعد أن تغير الوضع الجغرافي السياسي تغيرا كبيرا. صحيح أن مركز الثقل السكاني، والإنتاج، والتجارة في الصين كان منذ عهد

أسرة سنغ في الجنوب، لكن ذلك الإقليم تعرض للدمار بسبب الأوبئة التي تفشت فيه في منتصف القرن الرابع عشر. أضف إلى ذلك، أن بكين، وهي رمز شخصية الصين وشرعيتها، تقع في الشمال. وقد أعادت أسرة منغ تجمعها في الشمال لأسباب عملية ورمزية، لكن الشمال في تلك الحقبة كان محروما من أي منفذ طبيعي بعد أن سد تيمورلنك المنفذ البري الذي كان فيما مضى يؤدي إلى بكين.

لكن الطريق البحري بقي صالحا للعمل، وقد بذل جهدا أخيرا بهدف إعادة تفعيله، لكن بعد فوات الأوان. كانت التجارة في المحيط الهندي في تدهور أيضا، والرحلات التي قام بها تشنغ هو لم تؤت أكلها. ولم يقتصر الأمر على فشل البحرية في تحقيق أهدافها، بل إن الموانئ في خضم النزعة نحو التراجع الجديدة، وهي بعيدة عن العاصمة، كانت تعد موبوءة بالأجانب وأغراضهم التجارية المريبة. وهكذا كانت النتيجة انسحابا صينيا تركز على إعادة بناء القاعدة الزراعية والإنتاج والتسويق المحلي. وانقضت بذلك فترة شاذة دامت مائتي عام من احتلال الموانئ الجنوبية مكانة مركزية بالنسبة إلى الاقتصاد وانقضت معها فرصة الهيمنة على العالم.

العبر المستخلصة من قصة الصين

Lessons from The Chinese Case

كان موقع الصين الجغرافي في النظام العالمي في القرن الثالث عشر عاملا حيويا يربط بين الطريق البري والطريق البحري في المحيط الهندي الذي لا يقل، إن لم نقل يفوق، الطريق البري في أهميته. وحين كان كلا هذين الطريقين يعملان بكامل طاقتهما، وبالأخص حين كانت الصين موحدة وقادرة على القيام بدور "الوسيط في التبادل" بلا احتكاك في الوصل بينهما، كانت حلقة التجارة العالمية مكتملة. وفي الواقع فإنه لم يكن التحدث عن نظام عالمي *قبل - حديث* ممكنا إلا بعد اكتمال الدائرة في القرن الثالث عشر ومطلع القرن الرابع عشر.

وكما كانت الحال في الأقاليم التابعة للنظام العالمي آنذاك، اعتمدت سلامة الاقتصاد الصيني بالدرجة الأولى على تطوراتها الذاتية في التنظيم السياسي، والابتكارات والمهارات التقنية، والتقدم التجاري – أي على قدرتها على تسخير مصادرها المحلية، لكن قسطا كبيرا من حيويتها الاقتصادية – وهو جزء كبير في القرن الثالث عشر ومطلع القرن الرابع عشر – جاء من قدرتها على انتزاع الفائض من النظام الخارجي. فحين سقط النظام الخارجي ضحية التفكك والانحدار، لم يكن ثمة بد من أن تعاني سائر الأجزاء التي كانت متصلة في السابق من بعض الصعوبات بما فيها الصين.

في هذا الفصل، كما في الفصول السابقة، حاولنا أن نرسم الخطوط العريضة لدوائر الصعود والهبوط التي مر بها كل عضو من أعضاء مدن الأرخبيل التي تشكل نظام التجارة الدولية بين عامي ١٢٠٠ و١٣٥٠م. فالتوافق الكبير بين هذه الدوائر (رغم وجود بعض المخالفات التي حاولنا تفسيرها) يشير إلى أنها لم تكن مستقلة بعضها عن بعض. ولقد رأينا بكل تأكيد في كل حالة من الحالات كيف كان الصعود في دائرة معينة مرتبطا بتكامل أكبر مع بقية أنحاء العالم. لكننا لم نبحث بشكل كاف في مدى الانحدار الذي لحق بسائر هذه الأماكن نتيجة فك الارتباط. وهذا ما سنعرضه بمزيد من التفصيل في الفصل الحادي عشر.

الهوامش
Notes

١- يصف ابن بطوطة أحياء العبيد على الأقل في مدينتين من المدن التي زارها في الأربعينيات من القرن الرابع عشر. ففي قنجنفو Qanjanfu يذكر أن عبيد السلطان يسكنون في المدينة المسورة الثانية خارج قلعة الحاكم (١٩٢٩م، ترجمة: ص٢٩١) وفي هانغ شو "أكبر مدينة رأيتها على وجه الأرض" (١٩٢٩م ترجمة: ص٢٩٢) يذكر أن

العبيد يشغلون المنطقة الداخلية من القلعة (ابن بطوطة، ١٩٢٩م: ترجمة ص ص ٢٩٤-٢٩٥).

تقع القلعة في مركز هذه المدينة [هانغ شو] ... وفيها أسواق مسقوفة يجلس فيها العمال وهم يصنعون الملابس النفيسة والأسلحة... وهناك ألف وستمائة من معلمي الحرف، عند كل منهم ثلاثة أو أربعة أجراء يعملون لديه، وجميعهم بلا استثناء من عبيد القان .... المقيدين بالسلاسل في أقدامهم.... ولا يحق لهؤلاء العبيد تجاوز البوابة... وتقضي عاداتهم بنزع السلاسل عن قدمي العبد إذا أمضى عشر سنوات في الرق.... فإذا بلغ الخمسين من العمر أعفي من العمل، وقدم له ما يقوم به أوده بقية حياته.

وعلينا أن نلحظ أن الرق لم يكن منتشرا بين فترتي حكم هان ويوآن، على الرغم من وجود صنوف متعددة من أعمال السخرة دون شك.

٢- كانت الهجرات الضخمة التي تنظمها الحكومة سمة متكررة في تاريخ الصين على اعتبار أن "الحكومة استخدمت الهجرة بشكل متكرر وسيلة للتنفيس عن الناس، وللاندماج الاجتماعي والسياسي، وللتطور الاقتصادي، وللسيطرة على الأثرياء والمتنفذين" (لي Lee ١٩٧٨م: ص ٢١). ويشرح لي فكرته مستعينا بأمثلة من ثلاثة آلاف عام من تاريخ الصين.

٣- لا بد من الاعتراف بأن هناك جدلا كبيرا حول المغزى من استعراض القوة الذي قام به الأسطول الصيني الذي جاب المحيط بأكمله تحت قيادة الأميرال تشنغ هو Cheng Ho من الصين حتى هرمز بين ١٤٠٥ و١٤٣٥م. ويقول بعض الباحثين إنه لا علاقة لهذه الرحلات بمحاولة الصين بسط هيمنتها التجارية، بل كانت دلالة رمزية على العودة إلى أحد مبادئ الكونفوشية الذي يلزم الشعوب الضعيفة بدفع الإتاوة إلى الإمبراطور. وفي أحسن الحالات، فإن من الممكن ربط الغموض في أهدافها بموقف محايد، أو على الأقل بانقسام الآراء داخل البلاط بشأن اتجاه السياسة في المستقبل. (شورمان، ١٩٥٦م: ص ص ١١٤-١١٥، يذكر انقساما سابقا في حكومة يوآن حول

مسألة مشابهة). لعله حين تلك الرحلات البحرية انطلقت قبل أن يتخذ رأي حاسم بشأن هدفها الرئيس.

٤- يرى إلفن (١٩٧٣م: ص ٨٥) أن قطع الغابات في الشمال في عهد تانغ هو الذي شجع على التحول إلى استخدام أفران الفحم.

٥- وما يلفت النظر أكثر أن نعرف أن ماركو بولو كان جاهلا تماما بتلك الكتل السوداء التي رآها في الصين، ولم يدرك لأي شيء تستخدم. ولم يكن يعرف سوى أنها تستخدم في تدفئة المنازل وماء الاستحمام! وإليكم كل ما كتبه في هذا الشأن (١٩٥٨م ترجمة: ص ١٣٠):

> دعوني أخبركم عن شيء أشبه بالحجر يشتعل مثل الحطب. في الواقع أنه في إقليم كاثي يوجد نوع من الحجر الأسود يستخرج من عروق في باطن التلال ... وتستطيع هذه الأحجار أن تبقي النار مشتعلة بصورة أفضل من الخشب .... (و) كما تطلق كمية كبيرة من الحرارة .... صحيح أن لديهم حطبا كثيرا، لكن (الناس يستحمون) ولكل فرد مهم في الحكومة أو المجتمع حمامه الخاص في منزله .... وبذلك فإن هذه الحجارة، وهي متوافرة بكثرة ورخيصة الثمن، فعالة جدا في الاقتصاد في الخشب.

٦- في عام ١٠٠٠ ق.م. كانت الصين تنتج الحرير. وقد عثر على واحدة من أقدم العينات في قبر يعود تاريخه إلى ٣٥٠ ق.م. (لووي Loewe ١٩٧١م: ص ١٦٩).

٧- يشير سو So (١٩٨٦م: ص ص ٨٨-٨٩) إلى عمل هوارد Howard ويزول Buswell فيما يخص الأرقام المدهشة التالية: إن كل صفيحة بيوض تحتاج إلى ٨ *كاتيات* *catties* من أوراق التوت خلال المرحلة الأولى من حياتها ثم تزداد إلى ٧٠ *كاتية* للصفحة الواحدة في المرحلة الثالثة، وفي المرحلة الأخيرة (في الأيام الثلاثة الأخيرة قبل غزل الشرانق) تقفز حاجتها إلى ٢٠٠٠ *كاتية*! وليس من الغريب أن نعرف أن الرأسمالية التجارية والمضاربات المالية لم تركز على إنتاج الديدان بل على "سمات" أوراق التوت.

٨- كان الملح حكرا على الدولة في الصين حتى في العهد قبل الإمبراطوري وكان يستخدم لتحقيق العائدات لها. وقد اتجهت أسرتا تانغ وسنغ على الأخص إلى العائدات الواردة من احتكار الملح ... خلال أزماتهم العسكرية والمالية الخطيرة "فبالنظر إلى صغر مساحات إنتاجه فقد كان عرضة للإدارة البيروقراطية" (ورذي Worthy ١٩٧٥م: ص ص ١٠١-١٠٢). وفي بداية القرن الثاني عشر جعلت سنغ إدارة الملح مركزية، وكان خليج هانغ شو أحد المناطق الرئيسة في إنتاج الملح (ورذي، ١٩٧٥م: ص ١٠٥). وكان على التجار الراغبين في شراء الملح المنتج هناك شراء قسائمهم من أحد مكاتب الاحتكار .... ثم أخذ هذه القسائم إلى مركز التوزيع المناسب "وانتظار" دورهم، الذي قد يستغرق شهورا عدة أحيانا، وفي غضون ذلك، قد تخسر قسائمهم قسطا من قيمتها. وبمجرد أن يحصل التجار على ملحهم "يمنحون معه ترخيصا يثبت أنهم حصلوا عليه بصورة قانونية". لكن على الرغم من كل هذه التعقيدات البيروقراطية، يبدو أن عمليات التهريب كانت تتم بشكل سري لتخفف من احتكار الدولة (ورذي، ١٩٧٥م: ص ص ١٣٤-١٣٩). ففي عهد أسرة يوآن، أصبحت سلع أخرى (مثل المشروبات الكحولية، والشاي ...إلخ) خاضعة لاحتكارات الحكومة (شورمان، ١٩٥٦م: ص ص ١٤٦-٢١٢).

٩- فقدت الحكومة احتكارها للعملة في عهد منغ حين عاد الذهب والفضة إلى التداول على الرغم من محاولة منع تزوير العملة الورقية (يانغ، ١٩٥٢م: ص ٦٦).

١٠- كانت هانغ تشو معروفة لدى الغربيين في العصور الوسطى بأسماء مختلفة منها خنساي Khinsai وخنزاي Khinzai وخانزاي Khanzai إلخ .... التي يعتقد أنها ترجمة حرفية لكلمة King - sze أو العاصمة، التي حرفها الأجانب إلى كلمة *خنساي* (كوبارا، ١٩٢٨م: حاشية ٢١، ص ٢١)، مع أن كوابارا يعتقد فعلا أنها تحريف لكلمة Hing-tsai (١٩٢٨م: ص ٢٤).

١١- يبدو أن تشوآن – تشو Ch'uan - chou كانت ميناء قديما مثل كانتون مع أن أوائل السجلات العربية لا تذكر سوى الأخيرة. وفي نهاية القرن العاشر، كان كلا الميناءين من موانئ "التجارة الخارجية"، وفي القرن الثاني عشر، كانا الوحيدين اللذين سمح للسفن الأجنبية بالرسو فيهما (مقدمة المترجم: Chau-ju-kua, Chu-fan-chi ١٩١١م: ص ص ١٨-١٩، ٢٢). وقد فتحت فيما بعد هانغ تشو وعدد آخر من الموانئ أمام التجارة الخارجية.

١٢- قام ويتلي Wheatly بتمشيط وثيقته جيدا (١٩٥٩م: ص ص ٥-١٤٠). والمادة الأصلية موجودة في هيرث وروكهيل Hirth and Rockhill (١٩١١م: ص١٩٥ وما بعدها).

١٣- تاشيه Ta - Shih كان الاسم الصيني لآسيا الغربية وللعرب والفرس من تلك المنطقة. وعلى الرغم من اعتبارهم "برابرة" في نظر الصينيين، فإن ثقافتهم العالية وتفوقهم على غيرهم من البرابرة كانت محل تقدير. وتؤكد الوثائق الصينية أن معظم التجارة الخارجية كانت في أيادي هؤلاء الأجانب، وأنهم كانوا يسكنون في أحياء تتمتع بحكم ذاتي في معظم المدن الصينية المهمة. انظر إنوكي Enoki (١٩٥٤م) وغيره من المراجع.

١٤- إن زيتون أفضل ما يمكن أن يقع عليه الاختيار من المدن: ولسوء الحظ لم أستطع أن أعثر على أكثر من أوصاف منعزلة ومبعثرة لها، وكلها تقريبا في المراجع الصينية. وقد استجاب جين سياوتشانغ Jin Xiaochang وهو مؤرخ صيني في المدرسة الجديد، لاقتراحي حين أعد ورقة بحث عن زيتون في عهد أسرتي سنغ ويوآن. وتشير تقديراته إلى أن عدد سكان زيتون في عهد يوآن بلغ ٤٠٠٠٠٠ – ٥٠٠٠٠٠ نسمة. والأهم من هذا وذاك أن بحثه يوفر دليلا موثقا قويا على أن النقل البحري الصيني توسع في القرن الثالث عشر. ولدى مقارنته موانئ زيتون المذكورة في ثلاثة مصادر أولية

(يون – لو مان تشاو Yan-lu man-chao (١٢٠٦م)، وتشوفان تشي Chu-fan-chi في الثلاثينيات من القرن الثالث عشر)، وداو – ي جي – لويه Dao-yi-zhi-lue (١٣٠٢م) وجد أن عددها ازداد من اثنين وثلاثين (١٢٠٦م) إلى ثمانية وأربعين (مصدر ١٢٣٠م) ثم إلى ثمانية وسبعين ميناء (١٣٠٢م). انظر جن سياوتشانغ، قوان جو Quan-zho ومناطقها الداخلية تحت أسرتي سنغ ويوآن. بحث غير منشور، المدرسة الجديدة للبحوث الاجتماعية New School for Social Research : ١٩٨٨م).

١٥- يقدم وانغ Wang (١٩٧٠م: ص ٢٢٣) تفسيرا مختلفا إلى حد ما. فهو يفترض أن المواقف الكونفوشية "لم تتدخل (في التجارة البحرية) في الفترات الأولى، لأنها لم تكن مسيطرة بدرجة كبيرة كما أصبحت بعد عام ١٣٦٨م، ولأن التجارة البحرية لم تبلغ حدا يجعل نموها يتحدى مبادئ الدولة الكونفوشية". وأنا أرى أن هذا تبسيط مفرط لا يمكن دحضه. فالسؤال الذي ينبغي أن يطرح هو: لماذا كانت تعد تهديدا في تلك الآونة بالذات؟ وفي اعتقادي أن فرضيتي تقدم إجابة معقولة عن هذا السؤال ولو أنها غير قابلة للاختبار أيضا مثل سابقتها.

١٦- من غير المحتمل أن يكون الطاعون قد انتشر من المناطق الداخلية إلى الموانئ كما يقترح مكنيل. فظهور المرض في هوبي Hopei قد يكون حدثا منفصلا. ولو كان ذلك فعلا، فإن الوباء ظهر أولا وفي الوقت ذاته عام ١٣٤٥م في ميناءين من موانئ التجارة الخارجية، ولم يظهر في الداخل إلا فيما بعد. وأنا مدين إلى جن سياوتشانغ في تهيئة معلومات تشا Cha من أجلي.

الفصل الحادي عشر

إعادة هيكلة النظام العالمي في القرن الثالث عشر

RESTRUCTURING THE THIRTEENTH-CENTURY WORLD SYSTEM

لا يقتصر هدف الفصل الأخير هذا على الجمع بين ما توصلنا إليه من نتائج تخص القرن الثالث عشر، بل يهدف أيضا إلى الإجابة عن سؤال أهم بكثير، ألا وهو: لماذا تفشل النظم العالمية؟ ويمكننا أن نتوصل، ولو جزئيا على الأقل، إلى أسباب فشل هذه النظم العالمية إذا فهمنا كيف تبنى، على اعتبار أن مراحل التنظيم والفوضى في دورة معينة تخضع في اعتقادنا لكثير من المتغيرات المتماثلة، ولو بطرائق مختلفة.

النظام العالمي المركب في القرن الثالث عشر
The Thirteenth-Century World System Synthesized

تتبع هذا الكتاب ظهور نظام عالمي تمهيدي منذ نهاية القرن الثاني عشر، شمل حين وصل ذروته في العقود الأولى من القرن الرابع عشر منطقة شاسعة تمتد بين شمال غرب أوروبا والصين. صحيح أنه لم يكن نظاما عالميا، على اعتبار أنه لم يشمل الأمريكتين وأستراليا التي كانت قارات معزولة آنذاك، إلا أنه مثل نظاما أكبر بكثير من أي نظام عرفه العالم من قبل إذ إنه ضم في مراحله الأخيرة مجموعة لا يستهان بها من النظم المترابطة فيما بينها في أوروبا، والشرق الأوسط (بما في ذلك شمال إفريقيا) وآسيا (المناطق الساحلية والسهلية).

وعلى الرغم من التفاوت الكبير في هذا النظام إلا أن شبكته لم تضم إلا أرخبيلا من مدن العالم ترتفع فوق بحر من المناطق الريفية المعزولة نسبيا والمساحات المفتوحة. لكن هذا التقطع لم يكن على الإطلاق حالة فريدة في القرن الثالث عشر. فالتفاوت في حد ذاته لا ينفي وجود نظام كلي. أما إذا بلغ التناقض بين مدن العالم والمناطق الداخلية في القرن الثالث عشر حدا كبيرا مثله مثل الفجوة التي تفصل طوكيو أو نيويورك عن توجو الريفية في النظام العالمي اليوم فهذه مسألة قابلة للجدل.

وعلى الرغم من صعوبة وصف نظام القرن الثالث عشر بأنه واسع النطاق أو متقدم تقنيا لدى مقارنته بالحقبة المعاصرة، حاولنا أن نبين في الفصول السابقة أنه كان أكثر تعقيدا في تنظيمه، وأضخم حجما، وأكثر دقة في تنفيذه من كل ما عرفه العالم من قبل، كما أنه لم يكن أقل شأنا مما آل إليه في القرن السادس عشر.

كانت الدقة واضحة للعيان في تقنية النقل البحري والملاحة، وفي التنظيم الاجتماعي للإنتاج والتسويق، وفي الترتيبات المؤسساتية الخاصة بإدارة الأعمال مثل الشراكات وآليات جمع رؤوس الأموال وتقنيات سك العملة وتبادلها، لذلك من المهم أن ندرك أنه ما من تفسير حتمي بسيط يمكن أن يفسر هيمنة أوروبا التي ظهرت فيما بعد. إن التفسيرات التي تستند إلى الخصائص التقنية الخاصة، أو الثقافية، أو النفسية أو حتى الاقتصادية للمجتمع الأوروبي غير كافية على اعتبار أنها تهمل التغيرات السياقية في النظام الذي كان سائدا من قبل.

فبادئ ذي بدء لم يشهد القرن السادس عشر أي تقدم كبير في مجال النقل البحري المهم. صحيح أن السفن الأوروبية تطورت وأصبحت أفضل بكثير من ذي قبل، لكنها ظلت دون مستوى السفن الصينية التي قادها الأميرال تشنغ هو عبر المحيط الهندي في أوائل القرن الخامس عشر. وفي الواقع فإن عتبة التكامل الحقيقي لم تصبح حقيقة واقعة حتى وقت لاحق، كما أن نظام العالم لم يشهد تبدلا كبيرا إلا بعد تطوير السفينة البخارية في القرن التاسع عشر.

أما على صعيد الاختراعات الاجتماعية (مثل تنظيم الإنتاج، وتمويل استثمار رأس المال، وآليات المال والائتمان) فإن القرن السادس عشر لم يشهد أيضا أي تقدم كبير أيضا. وهناك أيضا كانت القاعدة السارية تقوم على المواظبة والتقدم التدريجي من خلال الانتشار والتفصيل بدلا من الاختراقات الحاسمة. فاتهام التجارة العربية بالنقص لعدم وجود المصارف الحديثة واتهام العملة الورقية في الصين بالتقصير لعدم وجود معيار الذهب هو اتهام غير منطقي وينطوي على مفارقة تاريخية لأن مثل هذه المؤسسات لم تظهر في أوروبا إلا بشكل متدرج ومع استمرار التطور. ومن المعقول أيضا في هذا الشأن القول إن مؤسسات المال والائتمان البدائية التي كانت موجودة في العالم غير الغربي في القرن الثالث عشر كانت ستستمر في التطور دون شك لو احتفظ ذلك الجزء من العالم بأهميته للتجارة العالمية. فالفشل في تطوير تقنيات تجارية متقدمة كان من أعراض التراجع في قوة العالم غير الغربي، وليس أحد أسبابه.

وأخيرا، إذا أخذنا في اعتبارنا هذا النظام العالمي الأولي الذي لم يكن فيه لوحدة الثقافة، أو الدين، أو الترتيبات المؤسساتية الاقتصادية مكان الصدارة، حسبنا أن نقبل تفسيرا ثقافيا بحتا للسيادة. فما من ثقافة بعينها انفردت باحتكار الإبداع الاجتماعي أو التقني. فلا متلازمة فريدة في علم النفس، ولا شكل اقتصادي خاص لتنظيم الإنتاج والتبادل التجاري، ولا أية مجموعة بعينها من المعتقدات أو القيم الدينية كانت في حد ذاتها ضرورية للنجاح في القرن الثالث عشر. إن نجاح الغرب في القرن السادس عشر، وتلاشي النظام القديم لا يمكن أن يعتد به في إثبات أن المؤسسات والثقافة الغربية هي الوحيدة التي يمكنها أن تحقق النجاح.[1]

لكن ما يستحق الملاحظة فعلا في النظام العالمي في القرن الثالث عشر هو التعايش والتعاون بين صنوف عدة من النظم الثقافية، وخضوع النظام إلى سيطرة مجتمعات مختلفة في تنظيمها عن المجتمعات الغربية. ويبدو أن المسيحية، والبوذية، والكونفوشية، والإسلام، والزرداشتية بالإضافة إلى العديد من الطوائف الصغيرة

الأخرى التي يمكن استبعادها بوصفها طوائف وثنية، قد سمحت وسهلت في واقع الأمر التجارة والإنتاج، والتبادل، والمجازفة وغيرها. ومن بين هذه الطوائف لعبت المسيحية دورا ضئيلا نسبيا.

وبالمثل، كانت في القرن الثالث عشر صنوف متنوعة من النظم الاقتصادية بدءا من الرأسمالية "شبه" الخاصة التي تدعمها الحكومة، وانتهاء "بشبه" الإنتاج الحكومي الذي يدعمه تجار القطاع الخاص. أضف إلى ذلك أن هذه الأصناف لم تكن متوافقة مع الإقليم الجغرافي أو الامتداد الديني. فتنظيم إنتاج النسيج في كانشيبورام Kanchipuram لم يكن مختلفا عنه في فلندرة، في حين أن تنسيقا على مستوى أكبر انتشر في الصين ومصر .لقد بنت الدولة قوارب للتجارة في البندقية والصين، أما في الأماكن الأخرى (حتى في جنوة، والصين، ومصر في أوقات مختلفة) فكانت الحكومة تصادر المراكب عند الحاجة إليها.

ولم تكن الأسس التحتية للنشاطات الاقتصادية متناسقة أيضا. أما المشاركون في النظام العالمي في القرن الثالث عشر فهم:

١ – المجتمعات الزراعية الكبيرة مثل الهند والصين التي تغطي أراضيها أشباه القارات حيث يتجه الإنتاج الصناعي بصورة أساس إلى معالجة المنتجات الزراعية الخام لكن دون أن يقتصر عليها.

٢ – موانئ دول المدن الصغيرة مثل البندقية، وعدن، وبالمبانغ، ومالاقا التي كانت تقوم بأدوار الوكالة والاستشارات.

٣ – أماكن متنوعة مثل جنوب الهند، وشمبانيا، وسمرقند، وبلاد الشام، والموانئ المنتشرة على الخليج العربي التي ازدادت أهميتها بسبب مواقعها الاستراتيجية عند ملتقى الطرق التجارية بين شركاء التجارة.

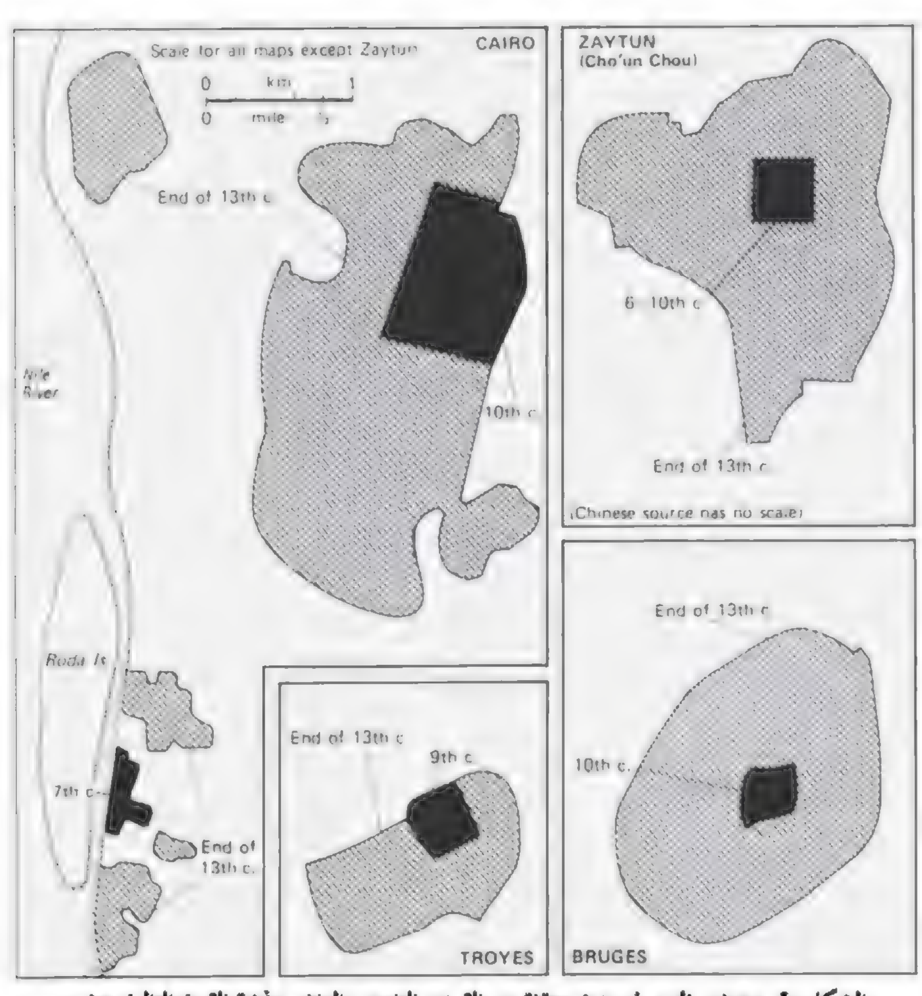
٤ – الأماكن التي تحتوي على مواد خام غير متوافرة في أماكن أخرى (مثل الصوف الممتاز في إنجلترا، والكافور في سمرقند، والبخور والمر في شبه الجزيرة العربي، والتوابل من الأرخبيل الهندي، والأحجار الكريمة من سيلان، والعاج،

وريش النعام من إفريقيا وحتى العبيد العسكر في أوروبا الشرقية). فهذه المصادر لم تفسر النظام العالمي، بل كانت نتاجا له.

ومن الممكن أن نعزو جانبا على الأقل من الحيوية الاقتصادية التي شهدتها هذه المناطق إلى النظام الذي تسهم فيه. فكل هذه الوحدات لم تكن تتبادل التجارة وتتعامل مع التجارة العابرة الخاصة بالآخرين وحسب، بل بدأت في إعادة تنظيم أجزاء من اقتصادياتها الداخلية لتلبية احتياجات السوق العالمية. فإنتاج نوع خاص من المحاصيل كان يلبي الطلب المتزايد على المنسوجات في الخارج؛ كما أن زيادة مساحة مراعي الغنم أسهم في تزويد الغزالين والنساجين بالصوف تمهيدا لتصدير الأقمشة الصوفية؛ وبالمثل فإن توسعة قطاع الصناعات المعدنية كان يلبي الطلب المتزايد على الأسلحة في الخارج، أما التخصص في البحث عن الكافور والمعادن الثمينة، أو في زراعة الفلفل والتوابل الأخرى فنشأ من طلبات التصدير. لقد نتجت كل هذه التطورات عن النظام العالمي الذي نشر الرفاهية والازدهار في جميع الجهات في نهاية القرن الثالث عشر. وتنعكس نتائج ذلك العصر الحافل بالازدهار والنمو الاقتصادي في ازدياد حجم المدن المساهمة به (انظر الشكل رقم ١٥ للاطلاع على بعض النماذج).

ومع ذلك، وبعد خمسين عاما، أخذ النظام في التفكك. وفي أواخر القرن الخامس عشر، لم تتمكن سوى أجزاء صغيرة منه من الاحتفاظ بحيويتها السابقة. وكادت الدائرة أن تكتمل. لماذا؟ إن القول إن التوسع والانكماش الاقتصادي يسلكان مسلكا دائريا لا يعطينا إجابة شافية. ويبدو أن الحديث عن *كوندراتيف* Kondratieff (٤٥ — ٥٠ عاما) أو عن الدورات الاقتصادية المنتظمة الأخرى بعيد عن الواقع حين ننسب إليها قوى ذاتية بدلا من اعتبارها وسائل مفيدة للملاحظة والقياس وحسب. صحيح أننا اخترنا لهذه الدراسة حوالي مائة عام من النهوض وخمسين عاما من الهبوط، لكن هذا الاختيار لم يكن إلا لتيسير عملية البحث. فالدائرة تنطبق على أوروبا بالدرجة الأولى — وليس هذا من قبيل الصدفة لأن اختيار سنوات محددة جرى في الواقع بناء على توافقها مع

تذبذب معروف في التاريخ الأوروبي. وكما رأينا سابقا فإن نقطة البداية حتى في أوروبا الغربية تختلف من مكان إلى آخر، وأن النهوض كان سيحدث إن عاجلا أم آجلا، تبعا للتركيز. أما نقطة الانحدار فهي أقل عشوائية على اعتبار أنها تصادف تفشي وباء الطاعون الذي جلب الوبال على السكان والذي يتفق معظم المؤرخين الأوروبيين على أنه فتح الباب على مصراعيه أمام تحولات عميقة في بنية القارة.



الشكل رقم (١٥). النمو في مدن منتقاة بين القرنين التاسع والعاشر ونهاية القرن الثالث عشر.

لقد كان من الممكن لدائرة الشرق الأوسط أن تتخذ لها حدودا زمنية شديدة الاختلاف لو أن ذلك الإقليم درس وحده بالمقارنة مع نظام عالمي ضم شمال أوروبا. وجاءت بداية القوة النامية في منطقة الشرق الأوسط في القرن الثامن، مع أن المرحلة النهائية تختلف من منطقة فرعية إلى أخرى. ويعد فترة الذروة بين القرنين الثامن والعاشر التي كانت في صف بغداد والقاهرة، انقسم تاريخ هذين المركزين المهمين. ويلاحظ أن نقاط الذروة في تاريخ مصر في العصور الوسطى تقع في موقع معاكس تماما تقريبا لحالة الركود في العراق. كما أن مصر، رغم التناقض في عدد سكانها نتيجة تفشي وباء الطاعون، لم تشهد انحدارا ملحوظا مثل الذي في كثير من أجزاء النظام العالمي الأخرى في أواخر القرن الرابع عشر. وكما ذكرنا سابقا فإن احتكار التجارة الذي حققته البندقية والقاهرة من خلال تحالفهما المتزعزع والمتكافئ أنقذ كلتيهما من التدهور الذي أصاب المدن المنافسة لهما. فانحدار القاهرة لم يحدث إلا بعد نجاح البرتغاليين في الدوران حول إفريقيا بعد قرن ونصف من الزمن. كما أن الفتح العثماني لمصر عام ١٥١٦م عزز خسارة مصر لمكانتها لكنه لم يكن سببها.

أما في الشرق، فلم تكن الدوائر متزامنة تزامنا دقيقا أيضا. فعلى الساحل الغربي من الهند، والذي كان مصيره وثيق الصلة بالشرق الأوسط، كانت مرحلة النهوض الطويلة في الدائرة توازي نهوض الدائرة المرتبطة بها ارتباطا هشا في مصر. وبالمقابل، فإن السلبية المتزايدة، إن لم نقل الانحدار، في الساحل الشرقي من الهند بدأ قبل القرن الرابع عشر، وتزامن بالضبط تقريبا مع تراجع أهمية دول المدن في سري فيجايا التي كانت بدورها مرتبطة بعدوانية الصين. فالصينيون التفوا على تجار المضائق والموانئ على ساحل كوروماندل وتوجهوا مباشرة نحو قيلون.

وعلى امتداد السهول الشمالية كانت دورة الاندماج والتفكك مرتبطة بالإمبراطورية التي أسسها اتحاد القبائل المعروفة باسم "المغول". أما مرحلة التوسع فقد

جاءت في القرن الثالث عشر، إذ بلغ الاندماج ذروته في أوائل القرن الرابع عشر. وأما مرحلة التفكك وخسارة الأرض (بما فيها الصين) فهي السمة التي ميزت النصف الثاني من القرن الرابع عشر. وكما ذكرنا سابقا، فإن لتتابع الفترات الزمنية في هذا الإقليم تأثيرا غير متناسب على دورات المشاركين الآخرين في النظام العالمي في القرن الثالث عشر.

كانت للصين دورتها الخاصة بتطورها والتي بدأت في وقت مبكر نوعا ما – وبالتأكيد في عهد أسرة سنغ في القرنين الحادي عشر والثاني عشر – ولم تنحدر أخيرا حتى منتصف القرن الخامس عشر. وقد بلغت الدورة ذروتها تحت حكم أسرة يوآن حين كان الإقليم الجنوبي (مع منافذه البحرية على تجارة المحيط الهندي) متحدا تماما مع الإقليم الشمالي (براوبطه مع آسيا الوسطى عن طريق القوافل التجارية). وقد حققت الصين ازدهارها حين كان هذان السيلان إلى النظام العالمي مفتوحين؛ لكنها بدأت في الانحدار بعد إغلاقهما، وبانحدارها انحدر أيضا النظام العالمي بشكله المألوف في القرن الثالث عشر.

وإذا أخذنا في اعتبارنا هذا التغير، أصبح لزاما علينا ألا نضفي على الدورات صفة مادية. فالنظرية التي نصوغها تنص على وجود تآزر بين الدورات الصاعدة في المناطق التي يرتبط بعضها ببعض حين توافرت فترة من التوافق بينها؛ فهناك جزء من الحركات الصاعدة على الأقل جاء نتيجة الروابط التي استطاع كل إقليم أن يقيمها مع الأجزاء الأخرى من النظام العالمي، مثلما عززت التغذية الراجعة من ذلك النظام بدورها التطور المحلي.

والعكس صحيح أيضا. فحين شهدت المناطق المنفصلة بعض النكسات لأسباب كامنة منفردة أو مشتركة، انحرف التغير العام عن مساره الأصلي. وبالنظر إلى ترابط الأقاليم فيما بينها، نرى أن الانحدار الذي يصيب أحدها كان يصيب الأقاليم أخرى بكل تأكيد، ولاسيما في الأجزاء المتجاورة التي شكلت "الشراكة التجارية"

ومما لا شك فيه أن أهم التغيرات المنظمة التي حدثت في منتصف القرن الرابع عشر الهبوط الحاد والمتزامن في عدد السكان في كثير من أنحاء العالم نتيجة تفشي وباء الطاعون أو الأوبئة الأخرى التي اجتاحت النظام. ومع تنوع صنوف التعامل مع هذا النقص في عدد السكان من مكان إلى آخر، (كان التعافي سريعا في بعض المناطق، وبطيئا، أو معدوما مناطق أخرى)، ظهرت نتيجتان عامتان تماما. أما الأولى فهي الاهتمام من جديد بقطاع الإنتاج الزراعي الذي حظي بحصة من السكان الذين تناقص عددهم أكثر مما كان يحظى به قبل عقود من الزمن. وأما النتيجة الثانية فكانت تناقص معدل التمدن. وكلتا النتيجتين تدلان على عجز المشاركين عن تحقيق الفوائض التي كانت تميز القرن الثالث عشر. وهكذا كان هناك تناقص، ولو مؤقتا، في حجم التجارة العامة، ولاسيما التجارة النائية.

أما التغير المنظم الثاني فكان ذا طبيعة جيوسياسية. فخلال القرن الثالث عشر اكتسب الوسيط الجيوسياسي الذي تتحرك فيه البضائع والتجار صفة الاستمرارية وكان يسير بلا عقبات. فالنشاط المتزامن لطريقين مختلفين عبر آسيا الوسطى (شمالي وجنوبي) ولطريقين مختلفين بين الشرق الأوسط وآسيا عبر المحيط الهندي (البحر الأحمر والخليج العربي) يعني إمكانية الالتفاف حول أي إغلاق ينشأ في إحدى نقاط التلاقي من النظام الدوراني وتجاوزه. ولم تنجح هذه المرونة في الإبقاء على احتكار رسوم الحماية التي كان يفرضها حماة الطرق من التجار العابرين ضمن الحدود المقبولة، بل ضمنت أيضا مرور البضائع رغم القلاقل المحلية.

وبحلول منتصف القرن الرابع عشر، تفتت الوحدة الهشة لإمبراطورية آسيا الوسطى التي أقامها جنكيز خان وتركها لخلفائه من بعده — مما تسبب في النهاية في إغلاق طريق آسيا الوسطى الذي كان فيما مضى بديلا للطريق البحري. وأخيرا، حين فت وباء الطاعون (أو وباء فتاك آخر) في عضد المغول وأدى إلى خسارتهم للصين عام

١٣٦٨م، خسر العالم الصلة الرئيسة التي كانت تربط الطريق البري الذي ينتهي في بكين بالطرق البحرية العابرة للمحيط الهندي وبحر جنوب الصين والتي تنتهي في موانئ جنوب شرق الصين. وقد امتدت آثار هذا الانقطاع في الطرف الشرقي من العالم إلى عالم التجارة بأكمله.

في أواخر القرن الرابع عشر وفي القرن الخامس عشر استمرت الرابطة بين أوروبا وآسيا عبر البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي بفضل زواج المصلحة بين المصريين والبنادقة. وقد اكتسب الطريق البحري الذي سيطروا عليه قوة إضافية بالفعل بسبب إغلاق الطرق الأخرى المنافسة. لكن النظم في جنوب وجنوب شرق آسيا التي كان هذا الطريق الضيق يتصل معها كانت في حالة انحدار.

ولقد أسهمت تطورات داخلية في جنوب وجنوب شرق آسيا في تخفيض عدد القوى الفاعلة في ذلك النظام. ففي جنوب الهند استمرت الموانئ في الساحل الغربي في أداء دور مهم في التجارة، لكن الساحل الشرقي الذي تحكمه فيجاياناغار ازداد سلبية في التجارة البحرية. وقد امتدت الدائرة التجارية الخاصة بتجار الشرق الأوسط وغرب الهند إلى دائرة خليج البنغال التي كانت فيما مضى تشكل الدائرة الطبيعية لنشاط كوروماندل.

إن التراخي الذي نشأ عن تدهور النشاطات في تجارة كوروماندل امتصته بشكل جزئي وفي وقت متأخر الإمارات الممتدة على المضيق وبالأخص مالاقا، إذ لم يكن لهذه الإمارات قاعدة قوية مستقلة بالفعل. أما حيويتها فكانت وليدة الحوافز للتجارة بالنيابة عن الهند من جهة، والصين من جهة أخرى. فمنطقة المضيق لم تلعب دورا إيجابيا من تلقاء نفسها إلا في فترات انقطاع الاتصالات المباشرة بين العملاقين بسبب الحظر، أو عند انخفاض وتيرتها بسبب التراجع في أساطيل النقل البحري في أحد الطرفين. وقد ظهر مدى محدودية القوة المستقلة لإمارات المضيق بوضوح بعد التدهور

الذي أصابها على أثر تراجع التجارة بشكل عام. وقد حدث ذلك على مرحلتين، على الأقل بالنسبة إلى الصين.

حين تسلم المنغ للمرة الأولى زمام الأمور في الصين، طغى انشغالهم بأمور عاجلة، وربما بتغير الفلسفة، على اهتمامهم بالتجارة ولو بصفة مؤقتة. ففي العقود الأولى من القرن الخامس عشر (١٤٠٣-١٤٣٠م) عاد الاهتمام بالعلاقات الخارجية إلى الانتعاش، لكنه كان حياديا، كما رأينا، وسرعان ما توقف. كما أن انسحاب الأسطول الصيني بعد عام ١٤٣٥م، مع التوسع الشديد نحو الدائرتين الشرقيتين من تجارة المحيط الهندي الخاصة بالتجار العرب والكوجارات دون وجود بحرية قوية تحميهم ترك فراغا في القوى في المحيط الهندي. وفي النهاية قام البرتغاليون أولا بملء هذا الفراغ ثم تبعهم الهولنديون وأخيرا البريطانيون.

من الحقائق المهمة في هذا السياق أن سقوط الشرق سبق نهوض الغرب، وقد كان هذا الانحدار الذي أصاب النظام السابق هو الذي سهل على أوروبا مهمة الغزو. لذلك فإن من الخطأ النظر إلى نهوض الغرب على أنه مجرد تولي أمور نظام سابق كان يمارس عمله، أو أنه حدث تعزى نتائجه إلى الخصائص الداخلية للمجتمع الأوروبي حصرا؛ فقد كانت هناك قوتان متعاكستان نشطتان.

أما الأولى فهي استيلاء الأوروبيين على الممرات والطرق التي تطورت في القرن الثالث عشر وتهيئتها لتلائم مصالحهم. فأوروبا لم تخترع النظام على اعتبار أن القاعدة الأساس كانت موجودة في موقعها في القرن الثالث عشر حين كانت أوروبا مجرد شريك جانبي جديد. من هنا نرى أن الاقتصاد العالمي القائم هو الذي سهل نهوض الغرب الذي أعاد هيكلته من جديد.

ومن الضروري أن ندرك أن عملية "تولي أمور" ذلك النظام لم تجر بالتأكيد وفق القواعد القديمة. فنظام العالم القديم الذي اقتحمه الدخلاء البرتغاليون في أوائل القرن

السادس عشر لم يبد مقاومة تذكر. لماذا؟ لأنه لم يكن قادرا على المقاومة من جهة، ربما لأنه كان في حالة يرثى لها من ضعف التنظيم (ولو بصورة مؤقتة)، وربما لأنه نجح في التعايش مع العديد من الشركاء في التجارة حتى إنه لم يكن مستعدا للتعامل مع لاعبين لا همّ لهم سوى السلب والنهب على المدى القصير، بدلا من التبادل التجاري على المدى الطويل. والأكثر من هذا وذاك أن النهج الأوروبي الجديد تجاه التجارة بالمقارنة مع أعمال السلب والنهب هو الذي سبب التحول الأساس في النظام العالمي الذي تطور ودام لمدة تزيد على خمسة قرون.[٢]

في النظام السابق، وعلى الرغم من التنافس وبعض الصراعات بين المناطق، شمل النمط العام للتجارة عددا كبيرا من اللاعبين المتكافئين. ولم يكن ثمة مشارك بعينه يسيطر على الجميع (ربما باستثناء المغول)، وبذلك استفادت أغلبية المشاركين من التعايش المشترك وتقبل الآخر. وقد حاول بعض الحكام التحكم في شروط التجارة "والتجار الأجانب" في موانئهم ومراكزهم في المناطق الداخلية، لكن التطلع إلى السيطرة على كامل النظام بدا خارج نطاق احتياجاتهم وطموحاتهم (وربما قدراتهم)، لذلك فإن إقدام الأوروبيين القادمين الجدد على تغيير قواعد اللعبة في القرن السادس عشر أخذ اللاعبين القدامى على حين غرة.

لقد فُرضت القواعد الجديدة لا على العالم القديم وحسب، بل على العالم الجديد أيضا وبحماسة أشد. ومن المهم أن نلحظ في هذا الصدد أن الانتقال الأوروبي إلى المحيط الأطلسي كان قد بدأ قبل العقد الأخير من القرن الخامس عشر حين أضحت رحلات كولومبوس وفاسكو داغاما الحد الفاصل بين الماضي والحاضر. ومع أن ملوك البلدان الأوروبية المطلة على المحيط الأطلسي في شبه جزيرة أيبيريا هم الذين مولوا هذه الرحلات، لكن التمهيد لها كان قد تم في جنوة، مسقط رأس كولومبوس.

وعلينا أن نتذكر أن القوتين البحريتين المتنافستين، أي البندقية وجنوة، كانت لهما ميزات جغرافية "طبيعية" مختلفة تمام الاختلاف. فالبندقية الواقعة على شاطئ إيطاليا الشرقي كانت تستطيع الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط بسهولة بالغة. أضف إلى ذلك أن صلاتها عبر جبال الألب مع بحر الشمال نشأت عبر ما هو اليوم النمسا وألمانيا مما صعّب عليها بحكم موقعها الاستفادة من المحيط الأطلسي. أما جنوة الواقعة على الساحل الغربي من الحذاء الإيطالي فكانت تتمتع بقدر أكبر من الحرية في غرب البحر المتوسط، وبالأخص عقب الهزيمة التي لحقت بمنافسيها المسلمين في شمال إفريقيا بعد منتصف القرن الثالث عشر حين استعادت إسبانيا المسيحية سيطرتها على الأندلس وخففت بذلك من مخاطر عبور مضيق جبل طارق. وقد مكنها هذا من التوسع باتجاه المحيط الأطلسي، وهو "*بحر متوسط*" بدأ في القرن التاسع عشر في اغتصاب دور البحر الأبيض المتوسط الرئيس. صحيح أن البندقية هزمت جنوة ظاهريا في التنافس الذي دام قرونا عدة بينهما، لكن في النظام العالمي التالي كان الفوز في حل مسألة التجارة الشرقية من نصيب جنوة.

تذكروا أيضا أن السفن الجنوية بدأت في دخول المحيط الأطلسي في أواخر القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر للالتفاف على الطريق البري الذي يمر عبر فرنسا والذي لم يعد آمنا ولا مربحا. لقد كان نمو النقل التجاري الجنوي عبر الأطلسي في علاقة عكسية مع انحدار أسواق شمبانيا الموسمية التي فقدت حريتها وتعذر وصول تجار الأقمشة الفلمنك إليها. لذلك فإن تحرك جنوة نحو المحيط الأطلسي كان مدفوعا بالتغيرات التي تحدث داخل النظام الفرعي الأوروبي وليس بالنظام العالمي، وموجها في البداية نحو أوروبا دون غيرها.

ومع ذلك، أدى تحرك جنوة نحو الأطلسي في نهاية الأمر إلى تحول كامل في النظام الشامل. وليس المهم هنا أن الملاحين الأوروبيين "اكتشفوا طرقا جديدة بالدوران

حول ساحل إفريقيا أو بالإبحار غربا نحو الأمريكتين. فالملاحون العرب في القرون الوسطى كانوا يعرفون الطريق حول إفريقيا، وهناك ما يثبت أن البحارة من الشرق الأوسط نزلوا على شواطئ الأمريكتين بين فنية وأخرى. لكن تجار الشرق الأوسط لم يكونوا في حاجة إلى هذا الطريق الدائري الطويل لأنهم يسيطرون على الطريق القصير.

ولم يبدأ منافسو البندقية – وكانت جنوة وحدها أولا ثم تبعتها القوى البحرية للدول المطلة على المحيط الأطلسي – في البحث عن طرق بديلة نحو الشرق حتى وطدت البندقية علاقاتها مع مصر – وهي الدولة التي تحرس الطريق الأقصر. وقد نجح المنافسون أخيرا في إيجاد هذه الطرق البديلة وهذا ما غير تاريخ العالم بأسره أكثر من أي سمات مؤسساتية أو حوافزية للثقافة الأوروبية.

صحيح أن هذه النتيجة لا تدخل في صلب هذا الكتاب، لكن إهمالها ضرب من المستحيل. فالذي غير شكل نظام العالم"الحديث" تغييرا حاسما لم يكن تسلم البرتغاليين أمور "العالم القديم" بقدر ما هو تأسيس إسبانيا للعالم الجديد (كما يبين شونو Chaunu ، ١٩٨٣م بوضوح). لقد عرض هذا التوجه الجغرافي الجديد مركز الجاذبية في العالم بطريقة حاسمة، وقدم الثروة المفاجئة التي شكلت الذهب في الصناعة من خلال التكديس الخاص للثروة إذا قبلنا آراء ماركس (انظر الحاشية ٢). وهذا ما دعا المفكرين الأوروبيين في نهاية الأمر إلى التركيز على القرن السادس عشر.

أما لماذا عجزت إسبانيا والبرتغال، وهما أول من قطف ثمار هذه الثروة المفاجئة في العالم الجديد، عن تسخير تلك الثروة فهذه مسألة مختلفة تمام الاختلاف، وهي الموضوع الذي يعالجه ويبر Weber بطريقة ممتازة في رسالته عن أخلاق البروتستانت. وفي المقابل فإن أعماله عن الأخلاقيات المقارنة في الكونفوشية والهندوسية والطاوية والإسلام تبدو إلى حد ما بعيدة عن الصواب. وعلى الرغم من أنه يجعل الصراع بين البروتستانية والكاثوليكية قضية مثيرة، فإن الدليل من اقتصاديات الصين والهند

والعالم العربي في القرنين الثالث عشر و الرابع عشر يلقي بظلال الشك على رأيه الذي يقول إن الثقافات الشرقية كانت بيئة معادية للتجار المولعين بالتكديس والمطورين الصناعيين. وكما رأينا سابقا، كانت هذه النماذج موجودة قلبا وقالبا في عالم القرن الثالث عشر، وكل ما كان ينقصها هو المصادر الحرة.

أما فيما يتعلق بالتطور الأوروبي، فمن المهم أن نعرف أن النظام العالمي الجديد الذي ضم الأمريكتين لم يؤت ثماره بالكامل ولم يمكن أوروبا من بسط هيمنتها على العالم إلا بعد مرور قرون عدة من الزمن. وفي ذلك الوقت كانت التجارة في المشرق قد انتعشت مرة أخرى، لكن تحت نظام مهيمن جديد كان يمارس بالوكالة في بادئ الأمر (من قبل الشركات التجارية الأوروبية التي تدعمها الحكومات)، ثم مارسته الحكومات القوية ذاتها في نهاية المطاف. لكن هذه قصة مختلفة تماما.

إعادة هيكلة النظم

The Restructuring of Systems

يجب أن تكون هناك الآن نقطتان واضحتان: الأولى هي قدرة المبادئ التي تحكم نظام العالم على التغير؛ والثانية هي ديناميكية نظم العالم، أي قابليتها للخضوع إلى عملية إعادة هيكلة دورية.

قابلية الهيكل للتغير

إن النظام العالمي الحديث الذي ظهر في القرون التالية للقرن السادس عشر، كما ذكر ولرشتاين Wallerstein (١٩٧٤م) بصورة مقنعة، انتظم تدريجيا بشكل هرمي تبعا لمختلف وجوه الإنتاج (الرأسمالي، ونصف الإقطاعي، وما قبل الرأسمالي) التي كانت لها حدود مشتركة مع توزيع جغرافي محدد: لب رأسمالي مسيطر رأسمال في شمال غرب أوروبا، ومنطقة زراعية شبه متطرفة من المنظور الجغرافي متركزة في أوروبا

الشرقية والجنوبية، ومنطقة متطرفة في الأماكن الأخرى. لكن هذا النمط من التنظيم لم يكن هو الوحيد الذي يمكن تصوره فيما يخص النظام العالمي.

كان النظام العالمي في القرن الثالث عشر، كما أشرنا سابقا، منظما وفق مبادئ شديدة الاختلاف. فبدلا من وجودة قوة مهيمنة واحدة كان هناك عدد من مراكز القوى تتعايش معا،[٣] ثم اتحدت فيما بينها من خلال الصراع والتعاون المطرد خلال القرن الثالث عشر وفي النصف الأول من القرن الرابع عشر. وحيث إن النظام لم يكن نظاما هرميا، بمعنى أنه لم تكن هناك قوة مهيمنة تملي شروط الإنتاج والتجارة على الآخرين، فإنه لا يمكن القول إن كيانا جغرافيا بعينه كان يحتل نقطة المركز، بل إن هناك مناطق لبية، ومناطق شبه متطرفة وأخرى متطرفة (وهناك مناطق متوسطة أيضا بلا شك) منتشرة في عدد من الأماكن من العالم. وقد شكلت المراكز العربية – الفارسية إحدى هذه المناطق اللبية تحيط بها المناطق شبه المتطرفة، وكانت على اتصال بالمناطق المتطرفة من خلال قنوات اتصال منفردة. هذا بالإضافة إلى مراكز إمبراطورية المغول التي شكلت منطقة لبية أخرى، وبالأخص بعد أن اتحدت الجماعة المسيطرة من المغول مع الصين بمرور الزمن. كما أن المدن في غرب أوروبا النامي (مثل فلندرة، وفرنسا، وإيطاليا) كانت قد بدأت في تشكيل منطقة لبية ثالثة تنظم أقاليمها الداخلية وتدير شؤون علاقاتها مع العالم الخارجي. أضف إلى ذلك وجود قوى شبه إمبريالية مثل سلطنة دلهي في الشمال وجمعيات التجار في سواحل الهند وموانئ جنوب شرق آسيا. وقد كانت تلك بمثابة البوابات والمحطات التي تصل أقاليمها التابعة لها بالإنتاج والتجارة العالميين. أما عبارة "شبه المتطرفة" فلا تنطبق عليها.

أما السبب الذي يضفي أهمية على إدراك قابلية مبادئ النظام التنظيمية للتغيير فهو أن النظم الحية هي بالتعريف ديناميكية، لأنها تعيد تنظيم ذاتها كلما تغيرت المبادئ. فكما أن التشكيلات الاجتماعية القديمة تستمر في الحياة في مجتمعات يتحول

فيها نمط الإنتاج، فإن الأجزاء القديمة تندمج في النظام الجديد عند انفراط عقد النظام القديم وتكتسب علاقات تركيبية مختلفة أحيانا.

إعادة الهيكلة

يستخدم المحللون اليوم عبارة "إعادة الهيكلة" للدلالة على عملية إعادة الترتيب المستمرة للنظام العالمي التي كانت تحدث سريعا في نصف القرن الماضي (في أعقاب الحرب العالمية الثانية). وتتسع تطبيقات هذا المفهوم حين ندرك أن عملية إعادة الهيكلة حدثت مرات ومرات من قبل. فكما أن للنظام العالمي الخاص الذي تولد في القرن السادس عشر نظاما سبقه في القرن الثالث عشر وكانت له سماته المختلفة، فإن لنظام القرن الثالث عشر ذاته نظاما سبقه في العصور الكلاسيكية.

قبل حوالي ألف عام كان هناك نظام عالمي أولي شمل كل المناطق (عدا شمال أوروبا) التي أسهمت في نظام القرن الثالث عشر. كان ذلك النظام من الناحية الجغرافية شبيها بنظام القرن الثالث عشر إلى حد كبير، لكنه من الناحية السياسية كان مبنيا وفق المعايير الإمبريالية، وكانت أجزاؤه أقل تكاملا من الناحية الاقتصادية. وقد لخصه ويتمور Whitmore (١٩٧٧م: ص ١٤١)، الذي يركز على جنوب شرق آسيا، على النحو التالي:

> مع وجود الإمبراطورية الرومانية في الغرب، وإمبراطورية هان في الشرق، ونمو التجارة في الهند، امتد طريق التجارة الدولية من خلال سلسلة من حلقات الاتصال نحو الصين مرورا بجنوب شرق آسيا. ويصل هذا الطريق الذي يبدأ من البحر الأبيض المتوسط إلى الساحل الغربي من الهند، ثم يدور حول سواحلها الشرقية عبر خليج البنغال حتى يصل إلى شبه جزيرة الملايو. وتكمن الأهمية التجارية لمنطقة جنوب شرق آسيا آنذاك في وقوعها على امتداد هذا الطريق البحري من الصين وإليها.

وكان عليه أن يضيف طريق الحرير العظيم الذي يمر عبر آسيا الوسطى، وكان نشطا آنذاك، حتى يعيد إنتاج الدائرة التي اكتملت مرة أخرى في القرن الثالث عشر.

لكن لاحظوا الهيكلة المختلفة للنظام القديم: هناك قوتان إمبراطوريتان في طرفين متقابلين ليس بينهما سوى علاقات محدودة وغير مباشرة، ومناطق متعددة ومتفرقة بينهما عاجزة عن الحفاظ على النظام بعد تفكك القوتين العظميين. وأثبت ذلك النظام فشله أيضا بعد سقوط روما، وخسارة وحدة هان، لكنه سرعان ما أعيد تركيبه في آخر المطاف من خلال بزوغ فجر العالم الإسلامي وامتداده باتجاه الشرق. هذا التنظيم الجديد بلغ أوجه في النظام العالمي في القرن الثالث عشر وهو الذي نتتبع آثاره في هذا الكتاب.

إذا افترضنا أن إعادة الهيكلة، وليس التبديل، هو ما يحدث حين تخلف النظم العالمية بعضها بعضا، ولو بعد فترات فاصلة من الفوضى، لما كان الفشل سمة من سمات الأجزاء ذاتها، بل من سمات الكفاءة والأداء في الطرائق التي كانت تجمع فيما بينها من قبل – فقولنا إن النظام العالمي في القرن الثالث عشر فشل يعني أن الانحدار أصاب النظام ذاته وأن انحداره مرده إلى الانحدار في مكوناته ودلالة على عليه مع حلقات تغذية إرجاعية عديدة.

من الملاحظ أن عبارة "النهوض والسقوط" التي كانت فيما مضى تطبق دون تمييز على الأمم،[٤] والإمبراطوريات،[٥] والحضارات،[٦] والآن على النظم العالمية بعيدة كل البعد عن الدقة. فبعض الأمم، أو على الأقل بعض الجماعات المنتسبة إليها، استطاعت عبر العصور أن تكتسب قوة نسبية إزاء الجماعات الأخرى، ونجحت بين حين وآخر في وضع شروط تفاعلها مع تابعيها، سواء من الحكم المباشر، (كما هي الحال في الإمبراطوريات) أو الإشراف غير المباشر (كما هي الحال فيما يعرف اليوم بالاستعمار الجديد neocolonialism) أو من خلال التأثير غير المتكافئ في السياسات الداخلية للآخرين (وهو ما يعرف بالهيمنة). فحين يحدث هذا يطلق عليه اسم "النهوض." وفي المقابل، فإن خسارة موقع متميز يعرف "بالانحدار" حتى لو لم يكن

هناك انحطاط في مستوى الحياة المجرد. ويقاس نهوض الإمبراطوريات وانحدارها بمقاييس مختلفة. فيقال إن الإمبراطوريات تنهض حين تتسع رقعتها الجغرافية، وتنحدر حين تتقلص حدودها. لكن فكرة نهوض الحضارات وانحدارها أشد تعقيدا من هذا حيث ينظر إلى محتواها الثقافي وإلى اتساع رقعتها في آن معا على أنهما في حالة نهوض أو انحدار.

لكن النظم العالمية لا تنهض وتنحدر بالطريقة ذاتها التي نراها في الأمم والإمبراطوريات والحضارات. فهي تنهض حين يزداد التكامل وتنحدر حين تضعف الروابط على امتداد الطرق القديمة. ومن نافلة القول إن العالم يرجع إلى حالته القديمة حين تتلاشى ديناميكية معينة للتكامل. فالأجزاء القديمة تستمر في الحياة وتصبح المادة التي تتطور منها إعادة الهيكلة، مثلما أن النظام السابق لم يرث صفحة بيضاء، بل مجموعة من النظم الفرعية المنظمة بشكل جزئي. ويقال إن عملية الهيكلة بالتعريف تحدث حين يبدأ لاعبون في شغل مواقع قوية في النظام بعد أن كانوا مهمشين سابقا، وحين تصبح مناطق جغرافية بعينها بؤر تركيز ومراكز للسيطرة على هذه التغيرات البينية بعد أن كانت فيما مضى هامشية فيما يخص التفاعلات المكثفة. (فلو حافظ اللاعبون والمناطق على ثبات وضعهم، لما كانت هناك إعادة هيكلة، مهما كانت شدة التذبذب في نشاطات النظام، ما دامت لا تختفي). فمنذ أقدم العصور كانت "المناطق اللبية" أي المناطق المركزية جغرافيا والتي اندمجت من خلالها قارتا أوروبا وآسيا هي آسيا الوسطى والمحيط الهندي ثم أضيفت إليها فيما بعد منطقة البحر الأبيض المتوسط. هذه المناطق اللبية استمرت عبر نظم العصور الكلاسيكية ونظم القرن الثالث عشر. ولم تحدث إعادة تنظيم حاسمة لهذا النمط حتى القرن السادس عشر، حين خرجت أوروبا الشمالية إلى المحيط الأطلسي تاركة البحر الأبيض المتوسط في حالة ركود لم تستطع القوى العثمانية القضاء عليه (برودويل، ١٩٧٢م).

ويبدو أن تغيرا مشابها يحدث الآن، إذ إن المحيط الهادئ يحل محل الأطلسي بوصفه منطقة التوسع والديناميكية في نظام العالم الذي خضع لنظام العولمة خضوعا كاملا تقريبا. فإذا ما أردنا أن نفهم هذه النزعة الحالية في عملية إعادة الهيكلة لاحتجنا إلى نظرية تغير منتظم أفضل من النظرية التي يستند إليها عادة في تفسير "نهوض الغرب"، وبالتالي "انحدار الشرق". وسوف نقدم في القسم التالي فكرة عامة عن فرضيات نظرية كهذه.

نظرية التغير المنتظم
A Theory of Systemic Change

أولا: لا يمكن تفسير تشكيل النظم وانحدارها أو إعادة هيكلتها بشكل عارض من خلال الرجوع إلى المتغيرات المنفصلة مهما عظم شأنها. وينطبق هذا أكثر ما ينطبق على متغيرات مثل الشخصية القومية. فبدلا من أن نفهم التغيرات المنتظمة على أنها نتيجة لأسباب مستقلة تؤثر في أسباب تابعة، فإن من الأجدر أن ننظر إليها بوصفها عمليات تغير في اتجاه الميول أو التوجهات المركزية وإعداداتها[٨]. فهذه النتائج التوجهية ما هي إلا وليدة تأثيرات تراكمية لتغيرات متعددة في توجهات أصغر قد تكون مستقلة بعضها عن بعض، لكن كثيرا منها هي وليدة الأسباب المتداخلة أو المنتظمة. فما ينبغي أن ندرسه في أي نظام من النظم هو الصلات بين الأجزاء، فإذا ما قويت هذه الأجزاء وتشابكت، قيل إن النظام في نهوض؛ أما إذا تفككت وتفرقت، قيل إن النظام في حالة انحدار مع أنه قد يخضع فيما بعد إلى عملية إعادة تنظيم وإنعاش.

ثانيا: إن النظم المتتالية، وبطريقة تراكمية إلى حد ما، تعيد تنظيم الخطوط والصلات التي وضعت في الحقب الماضية والتي تقاوم الزوال على الرغم من تغير أهميتها ودورها في النظام الجديد. فإذا ما أخذنا باعتبارنا التغيرات التقنية التراكمية،

وهذا ما يعطينا إمكانية زيادة مدى التفاعلات وسرعتها على الأقل، وجدنا أن النظم تنزع نحو التوسع والتكامل ما لم تحدث كوارث هائلة تحول دون ذلك.[٩]

ثالثا: لا وجود لنظام تكامل شامل، وبالتالي لا يمكن السيطرة على أي نظام سيطرة تامة حتى من قبل أقوى المشاركين. أما المبدأ السائد في المنطق الذي ينص على أن الأسباب ذاتها تولد النتائج ذاتها والذي يكمن وراء مبدأ الحتمية في العلوم الاجتماعية فيبدو أنه لا ينطبق على التغير المنتظم. فنظريات الفوضى (التي وصفها جلايك Gleick[١٠] مؤخرا ربما تبدو ملائمة أكثر. ففي نظم العالم، كما هي الحال في نظم الطقس، قد تتفاعل الظروف المحلية الصغيرة مع الظروف المجاورة لتولد نتائج ما كان لها أن تحدث، كما أن الاضطرابات الضخمة قد تتجه إلى جانب معين، في حين أن الاضطرابات الصغيرة قد تتضخم أحيانا بدون ضوابط، وذلك تبعا لما يحدث في بقية أنحاء النظام.

أما الافتراض الرابع فينص على أن للتغيرات أسبابا لكن ضمن السياق فقط. فالأفعال ذاتها تولد نتائج مختلفة إذا وقعت في أوقات مختلفة، وحين يكون للنظام المحيط بها بنية هيكلية مختلفة. فالفايكنغ وصلوا إلى العالم الجديد بدون أن يعيدوا تنظيم العالم القديم، والعرب أبحروا حول إفريقيا دون أن يجعلوا من الأطلسي منطقة لبية. أما العلوم عند الصينيين (بما في ذلك اختراع البارود) فكانت موجودة، لكنها لم تجعل من الصين قوة مهيمنة. والأمثلة على ذلك كثير.

وأخيرا، يجب على نظرية التغير المنتظم أن تكون قادرة على تفسير انحدار النظام مثلما هي قادرة على تفسير نموه. لكن هذا ليس بالسهولة التي يتخيلها المرء للوهلة الأولى. فحين نتتبع تطور نظام معين وتوسعه وقابليته للاتصال بالأنظمة الأخرى، نجد ميلا طبيعيا نحو التركيز بصفة انتقائية على ما يزيد من خاصيته "النظامية". لكن الباحثين الذين يسعون إلى تحليل نظام معين لا يملكون مبدأ انتقاء طبيعيا كهذا. من هنا كان تفسير التغيرات الإيجابية أسهل من تفسير التغيرات السلبية.[١١]

نظم العالم في المستقبل
Future World Systems

أحب أن أختم هذا الكتاب بسؤال عن قدرة النظام العالمي الحديث المتمركز حول أوروبا على الاستمرار؛ وهو الذي قام على أنقاض نظام القرن الثالث عشر، وعن دخولنا بالفعل مرحلة إعادة هيكلة نعتبرها في نهاية المطاف لا تقل حدة وأهمية عما حدث في القرن السادس عشر. فكثير مما كتب عن النظم العالمية على ما يبدو يتعامل مع الهيمنة الأوروبية وكأنها نهاية المطاف. لكن تحليلنا للنظام الذي كان سائدا من قبل ينفي صفة الديمومة عن كل النظم.

فمن السمات البارزة للنظام العالمي الجديد بحسب تطوره في أعقاب الحرب العالمية الثانية ظهور الولايات المتحدة بوصفها القوة المهيمنة دون منازع. وبدلا من أن يكون هذا علامة على بدء مرحلة جديدة نرى أنه يمثل نهاية مرحلة قديمة. إن الدمار الذي لحق بكثير من أجزاء أوروبا في تلك الحرب أوجد فراغا في القوة يشبه ذلك الفراغ الذي أوجده تفشي الطاعون في القرن الرابع عشر. ويبدو أنها كانت لحظة فاصلة بين النظامين.

لقد شهدنا منذ ذلك الحين تطور عدد من اللاعبين الجدد وابتعاد مركز النظام العالمي في القرن السادس عشر عن البحر الأبيض المتوسط واقترابه من المحيط الأطلسي. إن نهوض اليابان إلى مكانة اللب في العالم، وهو ما يؤكده انضمامها إلى اللجنة الثلاثية، يعد أحد أبرز العناصر في عملية إعادة الهيكلة الحالية. أما التغير البارز الثاني فهو عودة الصين – العملاق الذي يضم ربع سكان الأرض، إلى النظام العالمي وانفتاحها على العالم. ومن الأمور المتعلقة بهذه النزعات التطور السريع لما يعرف بالمعجزات الاقتصادية في آسيا (ويرمز إليها بالحروف NIC أي الدول المصنعة حديثا newly industrialized countries) _ وهي كوريا الجنوبية، وتايوان، وسنغافورة ...إلخ – التي بدأت لتوها في تنظيم الإنتاج في محيطها. وفي المقابل، نرى أن كثيرا من المستعمرات

الأوروبية السابقة في إفريقيا والشرق الأوسط، بعد أن نالت استقلالها في أعقاب الحرب العالمية الثانية، تراجعت في النظام العالمي حتى إن بعضها سقط خارج النظام كله. كما أن العالم لم يصبح كله رأسماليا، على اعتبار أن الاشتراكية انتشرت من أوروبا الشرقية إلى بعض أجزاء العالم الثالث.

وأمام إعادة تنظيم الجوانب الجيوسياسية في العالم، حاولت الولايات المتحدة أن تحتفظ بهيمنتها السابقة بالاعتماد على استراتيجيتين. أما الأولى فكانت استراتيجية عسكرية سواء مباشرة أو غير مباشرة من خلال وكلاء محليين؛ وأما الاستراتيجية الثانية فكانت من خلال عولمة رأس المال، وهي ظاهرة ليست بغريبة عن تجارة الأسلحة.

وربما لم تحقق الاستراتيجيتان النجاح المرجو. فقوة السلاح لم تأت إلا بسلسلة من الهزائم الحقيقية، في حين أن المغامرات العسكرية غير المباشرة لم تنجح إلا في إغراق منطقة تلو أخرى في صراعات محلية بدا أن الهدف منها هو إطالة أمد الصراع بدلا من إيجاد حل له. ومع أن هذا يفيد في تخفيض عدد اللاعبين في النظام العالمي، لكنه لا يبعد جميع المتنافسين والمشاركين. ولطالما سعت الولايات المتحدة إلى بناء تحالفات مع القوى المتبقية من خلال التمويل الدولي. ولقد أدى ذلك إلى مستوى هائل من المديونية الدولية جعل المزيد من التوسع الثابت ضربا من المستحيل.

ويبدو أن الميزات التي كانت وراء هيمنة الغرب آخذة في الانحسار. ففي القرن الثالث عشر، كانت طائفة من النظم الرأسمالية الأولى تتعايش معا في مختلف أجزاء العالم، دون أن يكون لأحدها القوة الكافية لإقصاء الآخر. ومع تطور الرأسمالية الغربية ومعها التراكم البدائي الذي يسره اكتشاف العالم الجديد وغزوه، قفز جزء واحد من النظام العالمي أمام بقية الأجزاء، ومع حلول أواخر القرن التاسع عشر وهو عصر الإمبراطوريات، (هوبزوم Hobsbawm، ١٩٨٧م) استطاع أن يثبت المكاسب التي حققها من التطور غير المتكافئ.

وفي النصف الثاني من القرن العشرين حاول "اللب" القديم الاحتفاظ بالميزات التي خسرها حين تخلى عن مستعمراته باتباعه الوسائل الاقتصادية. لكن تلك المحاولة أيضا باءت بالفشل. فتأثير إعادة الهيكلة وقع على القوة المهيمنة أكثر فأكثر – أي على بريطانيا العظمى أولا، والآن على الولايات المتحدة. وعلى اعتبار أن قوى متعددة تتقاسم الغنائم الآن، وأنه كان هناك تكامل أكبر بين النظم الاقتصادية (كانت البيريسترويكا في الاتحاد السوفييتي، والخصخصة في الدول الاشتراكية، في حين أن القوى الغربية ما فتئت تخطط اقتصادياتها) فإنه ما من لاعب ينفرد بامتلاك ميزة عظيمة دون غيره.

وربما كان النظام الآن مزعزع الأركان حتى إن أية هزة عالمية قد تؤدي إلى عملية تحويل جذري فيه. وربما كان شكل جديد من أشكال غزو العالم يحل محل فترة الهيمنة الأوروبية – الغربية، لكن هذا أمر لا يمكن تخيله. ويبدو أن عودة التوازن النسبي إلى المراكز المتعددة الذي ساد في النظام العالمي في القرن الثالث عشر ممكنة جدا. لكن هذا يتطلب الانتقال إلى مجموعة مختلفة من قواعد اللعبة، أو على الأقل وضع نهاية للقواعد التي أدخلتها أوروبا في القرن السادس عشر.[١٢]

فبموجب الشروط الجديدة في القرن الحادي والعشرين، الذي سيكون فيه النظام العالمي عالميا فعلا، تصبح قدرة الدول على التعايش السلمي أشد إلحاحا من أي وقت مضى. ففي القرن الثالث عشر كان هناك عدد كبير من المناطق المكتفية ذاتيا والتي لم تتأثر بالمناطق اللبية، وكان الانسحاب من النظام حتى بين القوى العظمى – خيارا مطروحا. لكن كلا الخيارين لا ينطبق على عالم اليوم. وربما يجدر بنا أن نتعلم الكثير من دراسة النظام العالمي في القرن الثالث عشر الذي كان تنظيمه شديد الاختلاف عن نظامنا نحن.

الهوامش

Notes

١- على الرغم من أن المؤرخين المتمركزين حول أوروبا وعلماء الاجتماع كانوا ميالين إلى تفسير نجاح أوروبا في القرن السادس عشر في ضوء عبقرية الثقافة الأوروبية أو الرأسمالية بشكلها النقي، فإن هذا الكتاب يلقي بالشك على هذه التفسيرات.

٢- من الضروري أن نلفت الانتباه إلى التباين الكبير في ماركس الذي أعتقد أنه يفسر تردده في اتخاذ رأي حاسم في مسألة أصل الرأسمالية الحديثة في أوروبا. (انظر مناقشتنا في الفصل الأول). ففي كتابه البيان الشيوعي، وفي بعض الشروح للمرحلة الانتقالية من الإقطاعية إلى الرأسمالية التي أعدها إنجلز Engels يقال إن الرأسمالية تطورت من التناقضات الكامنة داخل أوروبا بين قوى الإنتاج المادية ذات الأصل البرجوازي وقيود العلاقات الاجتماعية الإقطاعية للإنتاج (علاقات الملكية) – وهي ظاهرة كانت واضحة كل الوضوح في القرن الثالث عشر. أما في مؤلفات ماركس التي كتبها في مرحلة متأخرة، ولاسيما كتابه رأس المال Das Kapital فيظهر فيها تحليل مختلف تماما لظهور الرأسمالية الأوروبية الحديثة. ففي معرض مناقشته للتراكم البدائي، يبين ماركس أن الدافع وراء الرأسمالية الحديثة برز من الساحة الدولية حيث أفرز نزع ملكية الثروة (الموارد والعمل) الفظ باستعمال القوة الوحشية قفزة نوعية في رأس المال المتوافر للاستثمار في الإنتاج الأوروبي. وفي هذا التحليل، يبرز دور الدولة بشكل واضح. ومن الواضح أن الفتوحات الأوروبية لم تجعل مثل هذا التراكم ممكنا حتى القرن السادس عشر.

٣- تنسب إلى جورج سيمل George Simmel النظرة الصائبة التي تقول إن الصراع أيضا ما هو سوى شكل من أشكال التفاعل. انظر مقالته عن "الصراع".

٤- انظر مثلا مانكور أولسن Mancur Olson (١٩٨٢م).

٥- بما في ذلك، مؤخرا، روبرت جلبن Robert Gilpin (١٩٨٧م)، وديفد كاليو David Calleo (١٩٨٧م)، وبول كندي Paul Kennedy (١٩٨٧م).

٦- ومن بينها كتاب سبنجلر Spengler انحطاط الغرب The Decline of the West (طبع للمرة الأولى عام ١٩٢٦م) وكتاب توينبي Toynbee دراسة للتاريخ A Study of History (١٩٤٧- ١٩٥٧م).

٧- يبدو أن الجدل الذي أثاره الفصل الثامن من كتاب بول كندي الأخير (١٩٨٧م) يدور حول هذا الفارق. للاطلاع على عناصر هذا الجدل الشائع، انظر سلسلة المقالات التي نشرت في قسم المجلة من النيويورك تايمز New York Times ١٩٨٨م.

٨- في ورقة بحث ألقيت في اجتماعات الجمعية الأمريكية للعلوم الاجتماعية لعام ١٩٨٧م، اقترب عالم الاجتماع البولندي ستيفن نواك Stefan Nowak (١٩٨٧م: بالأخص ص ص ٢٧-٣٣) من التعبير عن نظريتي الخاصة بالمتوجهات مع أن تحليله كان مغرقا في الحتمية في تقديري.

٩- مثلما فعلت الحرب العالمية الثانية في القرن العشرين.

١٠- انظر جيمس جلايك James Gleick (١٩٨٧م). لقد قمت هنا بتبسيط تطَور نظري واعد جداً.

١١- حين كنت في المراحل الأولى من هذا المشروع تلقيت رسالة من إيمانويل ولرستاين يلفت نظري فيها إلى أن تحليل الانحطاط أصعب من تحليل النهوض. ويجب أن أعترف بأنه كان على حق في كل ما قال، لكن الصعوبة تدخل في بناء المشكلة. وقد بذلت قصارى جهدي.

١٢- بعد اختيار عنوان كتابي وقعت على ضده وهو "بعد الهيمنة After Hegemony (كوهين Keohane، ١٩٨٤م) الذي يعبر عن هذه النقطة تعبيراً واضحاً.

المراجع
BIBLIOGRAPHY

دليل إلى قائمة المراجع
A Guide to The Bibliographic Guide

إن الشكل المتبع في قائمة المراجع هذه حالة وسط بين احتياجات القراء والباحثين. فالقراء يحبذون في الحالات المثالية أن يجدوا قائمة واحدة تشمل المراجع مرتبة بالترتيب الأبجدي بحسب اسم المؤلف بحيث إذا ذكر مرجع في النص أمكن العثور على المعلومات الخاصة به على الفور. أما الباحثون المتخصصون فيريدون على الأرجح أن تكون المراجع مصنفة بحسب البلدان أو الأقاليم. أما المبدأ الذي اتبعته أنا في التصنيف فيرضي كلا الطرفين بشكل تام. فبصورة عامة فإن الأعمال النظرية وتلك التي تعالج العالم (وهذه مذكورة حصرياً تقريبا في الفصل الأول) قد وضعت في القسم الأول ومعها الأعمال التي تتعلق بأوروبا بصفة عامة أو بأكثر من منطقة فرعية من أوروبا. ويتبع هذه الأعمال المذكورة التي تتناول أسواق شمبانيا (الخاصة بالفصل الثاني)، وفلندرة (الفصل الثالث) وأخيرا إيطاليا (الفصل الرابع). أما القسم الرئيس الثاني من المراجع فيغطي منطقة الشرق الأوسط. وقد وضعت بعض الأعمال الرئيسة مع قسم فرعي عن المغول (الفصل الخامس)، لكن معظم المراجع الخاصة بالفصلين السادس والسابع تظهر في القسم الفرعي تحت عنوان العالم العربي. أما الجزء الرئيس الثالث من قائمة المراجع فيتناول المناطق الواقعة شرقي العالم العربي. وقد وضعت المصادر العامة مع القسم الفرعي الخاص بالهند (الخاص بالفصل الثامن) يتبعها أقسام فرعية عن جنوب شرق آسيا (الفصل التاسع) و الصين (الفصل العاشر). وبالنظر إلى طبيعة المؤلفات فإنه تعذر أحيانا الالتزام بمبادئ التصنيف العامة هذه.

General and Europe

Abu-Lughod, Janet. 1987–88. "The Shape of the World System in the Thirteenth Century," plus comments, *Studies in Comparative International Development* 22 (Winter): 3–53.

Anderson, Perry. 1974a. *Lineages of the Absolutist State*. London: NLB.

Anderson, Perry. 1974b, reprinted 1978. *Passages from Antiquity to Feudalism*. London: Verso.

Bairoch, P. 1982. "Urbanisation and Economic Development in the Western World: Some Provisional Conclusions of an Empirical Study," pp. 61–75 in *Patterns of European Urbanisation since 1500*. ed. by H. Schmal. London: Croom Helm.

Baratier, Edouard. 1970. "L'activité des occidentaux en orient au moyen âge," pp. 333–341 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Barraclough, Geoffrey, ed. 1978. *The Times Atlas of World History*. Maplewood, New Jersey: Hammond.

Barzun, Jacques and Henry Graff. 1957. *The Modern Researcher*. New York: Harcourt Brace.

Bernard, J. 1972. "Trade and Finance in the Middle Ages. 900–1500," pp. 274–338 in Volume I of *The Fontana Economic History of Europe*. London: Collins.

Bloch, Marc. 1961. *Feudal Society*. Chicago: University of Chicago Press.

Braudel, Fernand. 1972. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. 2 volumes. Trans. by Sian Reynolds. New York: Harper & Row.

Braudel, Fernand. 1973. *Capitalism and Material Life: 1400–1800*. Vol. I. London: Weidenfeld and Nicholson.

Braudel, Fernand. 1977. *Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism*. Trans. by P. M. Ranum. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Braudel, Fernand. 1980. *On History*. Trans. by Sarah Matthews. Chicago: University of Chicago Press.

Braudel, Fernand. 1982–1984. *Civilization & Capitalism, 15th–18th Century*. Trans. by Sian Reynolds. 3 volumes. 1982. Vol. I. *The Structures of Everyday Life*; 1983. Vol. II. *The Wheels of Commerce*; 1984. Vol. III. *The Perspective of the World*. London: Collins; New York: Harper & Row.

Braudel, Fernand. 1985. *La dynamique du capitalisme*. Paris: Arthaud.

Brenner, Robert. 1977. "The Origins of Capitalist Development: A Critique of Neo-Smithian Marxism," *New Left Review* 104 (July–August): 25–92.

Calleo, David. 1987. *Beyond American Hegemony: The Future of the Western Alliance*. New York: Basic Books.

Calvino, Italo. 1974. *Invisible Cities*. Trans. by W. Weaver. New York and London: Harcourt Brace Jovanovich.

Cambridge Economic History of Europe. 1952. Vol. II. *Trade and Industry in the Middle Ages*. ed. by M. M. Postan and E. E. Rich. Cambridge: Cambridge University Press.

Carus-Wilson, E. M. 1941. "An Industrial Revolution of the Thirteenth Century," *Economic History Review* 11: 41–60.

Cave, R. C. and H. H. Coulson, eds. 1936. *A Source Book for Medieval Economic History*. Milwaukee: The Bruce Publishing Co.

Chase-Dunn, Christopher. 1989. *Global Formation: Structures of the World Economy*. New York: Basil Blackwell, in press.

Chaunu, Pierre. 1969, second ed. 1983. *L'expansion européenne du XIIIe au XVe siècle*. Paris: Presses Universitaires de France. English translation of the first edition is available under the title *European Expansion in the Later Middle Ages*. 1979. Trans. by Katherine Bertram. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Chevalier, Bernard. 1969. *L'occident de 1280 à 1492*. Paris: A. Colin.

Cheyney, Edward P. 1936. *The Dawn of a New Era, 1250–1453*. New York: Harper & Brothers.

Chirot, Daniel. 1985. "The Rise of the West," *American Sociological Review* 50: 181–195.

Cipolla, C. M. 1956. *Money, Prices, and Civilization in the Mediterranean World, Fifth to Seventeenth Century*. Princeton: Princeton University Press.

Cipolla, C. M. 1976. *Before the Industrial Revolution: European Society and Economy, 1000–1700*. New York: Norton.

Colloques Internationaux d'Histoire Maritime, Sixième colloque, held in Venice in 1962. 1970. *Méditerranée et Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Cox, Oliver. 1959. *The Foundations of Capitalism*. New York: Philosophical Library.

Curtin, Philip D. 1984. *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University Press.

de Rachewiltz, Igor. 1971. *Papal Envoys to the Great Khans*. London: Faber & Faber.

de Vries, Jan. 1984. *European Urbanization 1500–1800*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Deyon, P. 1979. "L'enjeu des discussions autour du concept de 'protoindustrialisation,'" *Revue de Nord* 61: 9–15.

Dobb, Maurice. 1947, reprinted 1984. *Studies in the Development of Capitalism*. New York: International Publishers.

Doehaerd, Renée. 1978. *The Early Middle Ages in the West: Economy and Society*. Trans. by W. G. Deakin. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Doehaerd, Renée. 1984. *Oeconomica Mediaevalia*. Brussels: V.U.B., Centrum voor Sociale Structuren. Collection of older essays.

Dollinger, P. 1964. *La hanse (XII–XVIIe siècles)*. Paris. English translation is available under the title *The German Hansa*. 1970. Trans. by D. S. Ault and S. H. Steinberg. Stanford: Stanford University Press.

Duby, Georges. 1976. *Rural Economy and Country Life in the Medieval West*. Columbus: University of South Carolina Press.

Ekholm, Kajsa. 1980. "On the Limitations of Civilization: The Structure and Dynamics of Global Systems," *Dialectical Anthropology* 5 (July): 155–166.

Ennen, Edith. 1956. "Les différents types de formation des villes européennes," *Le Moyen Age*, Série 4, Vol. 2.

Ennen, Edith. 1979. *The Medieval Town*. Trans. by Natalie Fryde. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Espinas, Georges. 1931. "Histoire urbaine, direction de recherches et resultats," *Annales: Economies. Sociétés. Civilisations*. First series, 3: 394–427.

Espinas, Georges. 1933–1949. *Les origines du capitalisme*. 4 volumes. Lille: E. Raoust.

Fontana Economic History of Europe. 1969-1982. 6 volumes. London: Fontana.

Fourquin, G. 1969. *Histoire économique de l'occident médiéval*. Paris: Presses Universitaires de France.

Friedmann, John and Goetz Wolff. 1982. "World City Formation," *International Journal of Urban and Regional Research* 6: 309–343.

Ganshof, F. 1943. *Etude sur le développement des villes entre Loire et Rhin au moyen âge*. Paris: Presses Universitaires de France. Also Brussels: Editions de la Librairie Encyclopédique.

Ganshof, François. 1953. *Le moyen âge*. Paris: Hachette.

Genicot, L. 1964. "On the Evidence of Growth of Population from the 11th to the 13th Century," *Change in Medieval Society*. ed. by Sylvia Thrupp. New York: Appleton-Century Crofts.

Genicot, L. 1968, second ed. 1984. *Le XIIIe siècle européen*. Paris: Presses Universitaires de France.

Genicot, L. 1973. "Les grandes villes de l'occident en 1300," pp. 199–219 in *Mélanges E. Perroy*. Paris: Presses Universitaires de France.

Gilpin, Robert. 1987. *The Political Economy of International Relations*. Princeton: Princeton University Press.

Gimpel, Jean. 1975. *La révolution industrielle du moyen âge*. Paris: Editions du Seuil.

Gleick, James. 1987. *Chaos: Making a New Science*. New York: Viking Press.

Goldstone, J. 1984. "Urbanization and Inflation in England, 1500–1650," *American Journal of Sociology* 89: 1122–1160.

Gottfried, Robert. 1983. *The Black Death: Natural and Human Disaster in Medieval Europe*. New York: Macmillan.

Gutkind, Erwin. 1964–1967. *International History of City Development*. New York: Macmillan. Several volumes deal with European cities.

Havinghurst, Alfred. 1958. *The Pirenne Thesis. Analysis, Criticism and Revision*. Boston: D. C. Heath and Co.

Heer, Friedrich. 1962. *The Medieval World: Europe, 1100–1350*. Trans. from the German by Janet Sondheimer. Cleveland: World Publishing Co.

Hobsbawm, Eric. 1987. *The Age of Empire: 1875–1914*. New York: Pantheon Books.

Hodges, Richard and David Whitehouse. 1983. *Mohammed, Charlemagne and the Origins of Europe: Archaeology and the Pirenne Thesis*. Ithaca: Cornell University Press.

Hohenberg, Paul and Lynn H. Lees. 1985. *The Making of Urban Europe, 1100–1950*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press. Part I deals with the eleventh to fourteenth centuries.

Joinville and Villehardoun. Chronicles of the Crusades. Original 1963, reprinted 1985. Trans. with an introduction by M. R. B. Shaw. New York: Dorset Press.

Jones, E. L. 1981, second ed. 1987. *The European Miracle*. Cambridge: Cambridge University Press.

Kennedy, Paul. 1987. *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. New York: Random House.

Keohane, Robert. 1984. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton: Princeton University Press.

Kraus, Henry. 1979. *Gold was the Mortar: The Economics of Cathedral Building*. London: Routledge and Kegan Paul.

Krey, A. C. 1958 reprint of original 1921. *The First Crusade, the Accounts*

of Eye-Witnesses and Participants. Gloucester, Massachusetts: P. Smith.

Kuhn, Thomas. 1962. *The Structure of Scientific Revolutions*. Chicago: University of Chicago Press.

Latouche, Robert. 1961. *The Birth of Western Economy: Economic Aspects of the Dark Ages*. Trans. by E. M. Wilkinson. London: Methuen.

Lavedan, Pierre and Jeanne Hugueney. 1974. *L'urbanisme au moyen âge*. Geneva: E. Droz.

Le Goff, Jacques. Original 1956, now in 6th ed. 1980. *Marchands et banquiers du moyen âge*. Paris: Presses Universitaires de France.

Levenson, Joseph, ed. 1967. *European Expansion and the Counter-example of Asia*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall.

Lewis, Archibald. 1970. *The Islamic World and the West, A.D. 622–1492*. New York: John Wiley.

Lewis, Archibald. 1978. *The Sea and Medieval Civilisations, Collected Studies*. London: Variorum Reprints.

Lloyd, T. H. 1982. *Alien Merchants in England in the High Middle Ages*. New York: St. Martin's Press.

Lopez, R. S. 1949. "Du marché temporaire à la colonie permanente: l'évolution de la politique commerciale au moyen âge," *Annales: Economies. Sociétés. Civilisations*. Second Series 4: 389–405.

Lopez, Robert S. 1955. "East and West in the Early Middle Ages: Economic Relations," pp. 113–164 in *Congresso (X) Internazionale de Scienze Storiche, Relations* (Florence) III.

Lopez, Robert S. 1970. "Les méthodes commerciales des marchands occidentaux en Asie du XI au XIV siècle," pp. 343–348 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lopez, Robert S. 1976. *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350*. Cambridge: Cambridge University Press.

Lopez, R. S. and H. A. Miskimin. 1962. "The Economic Depression of the Renaissance." *The Economic History Review*, Second Series, XIV: 397–407.

Lopez, Robert S. and Irving Raymond, eds. 1967. *Medieval Trade in the Mediterranean World*. New York: Norton.

Lyon, Bryce Dale, ed. 1964. *The High Middle Ages, 1000–1300*. New York: The Free Press of Glencoe.

Maalouf, Amin. 1984. *The Crusades through Arab Eyes*. Trans. by Jon Rothschild. London: Al Saqi Books.

Mann, Michael. 1986. *The Sources of Social Power*, Vol. I. Cambridge: Cambridge University Press.

Marx, Karl. *Corpus* but especially the *Grundrisse*.

Marx, Karl. 1964. *Grundrisse*. Excerpts trans. by Jack Cohen, edited and with an introduction by Eric Hobsbawm under the title, *Pre capitalist Economic Formations*. New York: International Publishers.

McEvedy, Colin. 1961. *The Penguin Atlas of Medieval History*. Hammondsworth: Penguin Books.

McNeill, William Hardy. 1963. *The Rise of the West: A History of the Human Community*. Chicago: University of Chicago Press.

McNeill, William Hardy. 1976. *Plagues and Peoples*. Garden City, New Jersey: Anchor Books.

Mélanges d'histoire du moyen âge: dédiés à la mémoire de Louis Halphen. 1951. Paris: Presses Universitaires de France.

Mendels, F. 1972. "Proto-industrialization: The First Phase of the Industrialization Process," *Journal of Economic History* 32: 241–261.

Miskimin, Harry A. 1969. *The Economy of Early Renaissance Europe, 1300–1460*. Englewood Cliffs, New Jersey: Doubleday.

Miskimin, Harry, David Herlihy, and A. L. Udovitch, eds. 1977. *The Medieval City*. New Haven: Yale University Press.

Mollat, Michèl, ed. 1962. *Les sources de l'histoire maritime en Europe du moyen âge au XVIIIe siècle*. 4th Colloque Internationale d'Histoire Maritime. Paris: S.E.V.P.E.N.

Mollat, Michèl. 1977a. *Etudes sur l'économie et la société de l'occident médiéval, XIIe–XVe siècle*. London: Variorum Reprints.

Mollat, Michèl. 1977b. *Etudes d'histoire maritime, 1938–1975*. Turin: Bottega d'Erasmo. A collection of earlier published essays.

Mollat, Michèl. 1984. *Explorateurs du XIIIe au XVI siècle*. Paris: J. C. Lattes.

Mols, R. S. J. 1954. *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du XIVe au XVIIIe siècles*. 2 volumes. Gembloux: J. Ducolot.

Morgan, D. O., ed. 1982. *Medieval Historical Writing in the Christian and Islamic Worlds*. London: School of Oriental and African Studies, University of London.

Mundy, John and Peter Riesenberg. Reprinted 1979. *The Medieval Town*. Huntington, New York: Robert E. Krieger Publishing.

Nowak, Stefan. 1987. "Comparative Studies and Social Theory." Mimeo. paper, delivered at Annual Meeting of the American Sociological Association, Chicago.

Olson, Mancur. 1982. *The Rise and Decline of Nations: Economic Growth, Stagflation and Social Rigidities*. New Haven: Yale University Press.

Packard, Sidney. 1962. "The Process of Historical Revision: New Viewpoints in Medieval European History." Northampton, Massachusetts: Smith College.

Pirenne, Henri. 1898. "Villes, marchés et marchands au moyen âge," *Revue Historique* LXLII.

Pirenne, Henri. 1925. *Medieval Cities*. Princeton: Princeton University Press. Republished Garden City, New Jersey: Doubleday, 1956.

Pirenne, Henri. 1939. *Mohammed and Charlemagne*. Translated from the 10th edition in French. London: Allen and Unwin.

Pirenne, Henri. 1956. *A History of Europe: From the Invasions to the XVIth Century*. Trans. by Bernard Miall. New York: University Books.

Polanyi, Karl, C. M. Arensberg, and H. W. Pearson, eds. 1957. *Trade and Market in the Early Empires: Economies in History and Theory*. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Postan, M. M. 1928. "Credit in Medieval Trade," *Economic History Review* I: 234–261.

Postan, M. M. and E. E. Rich, eds. 1952. *Trade and Industry in the Middle Ages*. Vol. II of the *Cambridge Economic History of Europe*. Cambridge: Cambridge University Press.

Postan, M. M. and Edward Miller, eds. 1963. *Economic Organisation and Policies in the Middle Ages*. Vol. III of the *Cambridge Economic History of Europe*. Cambridge: Cambridge University Press.

Power, Eileen. 1924 original, reprinted 1963. *Medieval People*. New York: Barnes & Noble.

Power, Eileen. 1941. *The Wool Trade in English Medieval History*. Oxford: Oxford University Press.

Renouard, Yves. 1948. "Conséquences et intérêts démographiques de la peste noir de 1248," *Population* 3: 454–466.

Renouard, Yves. 1951. "Les voies de communication entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au moyen âge. Problèmes et hypothèses," pp. 587–594 in *Mélanges d'histoire du moyen âge, dédiés à la mémoire de Louis Halphen*. Paris: Presses Universitaires de France.

Reynolds, Robert. 1961. *Europe Emerges: Transition toward an Industrial World-Wide Society, 600–1750*. Madison: University of Wisconsin Press.

Richard, Jean. 1976. *Orient et occident au moyen âge: Contact et relations (XIIe–XVe siècle)*. London: Variorum Reprints.

Rorig, Fritz. 1967 English trans. *The Medieval Town*. London: B. T. Batsford.

Rosecrance, Richard. 1986. *The Rise of the Trading State: Commerce and Conquest in the Modern World*. New York: Basic Books.

Runciman, W. G. 1983. "Capitalism without Classes: The Case of Classical Rome," *British Journal of Sociology* 34: 157–181.

Russell, J. C. 1972. *Medieval Regions and Their Cities*. Bloomington, Indiana: University of Indiana Press.

Schneider, Jane. 1977. "Was There a Pre-capitalist World-System?" *Peasant Studies* 6: 20–27.

Simmel, Georg. Original essays 1904 and 1922. English trans. 1955. *Conflict and the Web of Group Affiliations*. Trans. by Kurt H. Wolff and Reinhard Bendix. New York: The Free Press.

Sjoberg, Gideon. 1960. *The Pre-Industrial City, Past and Present*. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Sombart, W. 1975. *Krieg und Kapitalismus*. New York: Arno Press.

Sombart, Werner. *Der Moderne Kapitalismus*, various editions.

Southern, R. W. Original 1962, reprinted 1980. *Western Views of Islam in the Middle Ages*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Spengler, Oswald. 1926–28 original. *The Decline of the West*. New York: Knopf.

Tawney, R. H. 1926. *Religion and the Rise of Capitalism: A Historical Study*. New York: Harcourt Brace.

Taylor, John C. 1979. *From Modernization to Modes of Production*. Atlantic Highlands, New Jersey: Humanities Press.

Thrupp, Sylvia. 1977. "Comparisons of Cultures in the Middle Ages: Western Standards as Applied to Muslim Civilization in the Twelfth and Thirteenth Centuries," pp. 67–88 in *Society and History: Essays by Sylvia Thrupp*. ed. by R. Grew and N. Steneck. Ann Arbor: University of Michigan Press.

Tillion, Germaine. 1983. *The Republic of Cousins: Women's Oppression in Mediterranean Society*. English trans. of *Harem et les cousins*. London: Al Saqi Books.

Tilly, Charles. 1981. *As Sociology Meets History*. New York: Academic Press.

Toynbee, Arnold J. 1947–1957. *A Study of History*. 10 volumes. New York and London: Oxford University Press.

Unger, Richard William. 1980. *The Ship in the Medieval Economy, 600–1600*. London: Croom Helm.

Usher, A. P. 1943. *The Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

van der Wee, H. 1975–76. "Reflections on the Development of the Urban

Economy in Western Europe during the Late Middle Ages and Early Modern Times," *Urbanism Past and Present* I: 9–14.

van Houtte, J. A. 1977. *Essays on Medieval and Early Modern Economy and Society*. Leuven: University Press. Reprints of previously published articles in the languages in which they appeared.

Wallerstein, Immanuel. 1974. *The Modern World-System* I. New York: Academic Press.

Wallerstein, Immanuel. 1979a. *The Modern World-System* II. New York: Academic Press.

Wallerstein, Immanuel. 1979b. *The Capitalist World Economy: Essays*. New York: Cambridge University Press.

Wallerstein, Immanuel. 1983. *Historical Capitalism*. London: Verso Editions.

Weber, Max. Original 1904–05, English trans. 1958. *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism*. New York: Charles Scribner's Sons.

Weber, Max. 1958a. *The City*. Trans. by Don Martindale and Gertrud Neuwirth. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Weber, Max. 1958b, reissued 1967. *The Religion of India: The Sociology of Hinduism and Buddhism*. Trans. by Hans Gerth and Don Martindale. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Weber, Max. 1968. Sections on "Premodern Capitalism" and "Modern Capitalism," trans. by Frank Knight, pp. 129–165 in *Max Weber on Charisma and Institution Building*. ed. by S. N. Eisenstadt. Chicago: University of Chicago Press.

Weber, Max. 1978. *Economy and Society*. 2 volumes. New York: Bedminster Press.

Weber, Max. 1981 reprint. *General Economic History*. New Brunswick, New Jersey: Transaction Books.

White, Lynn, Jr. 1962. *Medieval Technology and Social Change*. Oxford: Clarendon Press.

Wolf, Eric. 1982. *Europe and the People without History*. Berkeley: University of California Press.

France

Alengry, Charles. 1915. *Les foires de Champagne. (Etude d'histoire économique.)* Paris: Libraire Arthur Rousseau. The bibliography in this work is extremely inaccurate and the rest of the book is untrustworthy.

Baldwin, John W. 1986. *The Government of Philip Augustus*. Berkeley: University of California Press.

Barel, Yves. 1975, 1977. *La ville médiévale: Système social—système ur-*

bain [on the city of Montpellier]. Grenoble: Presses Universitaires de France.

Bautier, R. H. 1942–3. "Les registres des foires de Champagne," *Bulletin Philologique et Historique de C.T.H.S.*: 157–185.

Bautier, R. H. 1945. "Marchands siènnois et 'draps d'Outremont' aux foires de Champagne," *Annuaire-Bulletin de la Société de l'Histoire de France*: 87–107.

Bautier, R. H. 1953. "Les foires de Champagne, recherches sur une évolution historique," *Recueils de la Société Jean Bodin* (Brussels) V: 97–147.

Bautier, R. H. 1958. "L'exercice de la juridiction gracieuse en Champagne du milieu du XIIIe s. à la fin du XVe," *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes* 116: 29–106.

Bautier, R. H. 1960. "Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, I. De la Méditerranée à Paris et des foires de Champagne par le Massif Centrale," *Bulletin Philologique et Historique du C.T.H.S.*: 90–143.

Bautier, R. H. 1966/issued 1970. "Les relations économiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au moyen âge: Points de vue et documents," pp. 263–331 in *Actes du VIIIe Colloque International d'Histoire Maritime*. Beirut, 1966. Issued under the title *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Benton, John F. 1976. "The Accounts of Cepperello da Prato for the Tax on *Nouveaux Acquêts* in the Bailliage of Troyes," pp. 111–135, 453–457 in *Order and Innovation in the Middle Ages: Essays in Honor of Joseph R. Strayer*. ed. by William C. Jordan et al. Princeton: Princeton University Press.

Bibolet, Françoise. n.d. "Les institutions municipale de Troyes aux XIV et XVe siècles." In Troyes Municipal Library.

Bibolet, Françoise. 1945. "Le rôle de la guerre de cent ans dans le développement des libertés municipales à Troyes," in *Mémoires de la Société Académique d'Agricultures, des Sciences, Arts et Belles-Lettres du Département de l'Aube* XCIX: 1939–1942. Published late at Troyes.

Bibolet, Françoise. 1957. "Le développement urbain des villes de foires de Champagne au moyen âge," *La Vie en Champagne* (June).

Bibolet, Françoise. 1964–66. "La Bibliothèque de Chanoines de Troyes: leurs manuscrits du XIIe au XVIe s.," pp. 139–177 in *Mémoires de la Société Académique d'Agricultures, des Sciences, Arts et*

Belles-Lettres du Departement de l'Aube CIV. In Troyes Municipal Library.

Bibolet, Françoise. 1966. "Troyes et Provins," in *La Vie en Champagne* (May).

Bibolet, Françoise. 1970. "Les métiers à Troyes aux XIVe et XVe siècles," in *Actes du 95° Congrès National de Sociétés Savantes*. Reims. Published by Bibliothèque Nationale. In Troyes Municipal Library.

Bourquelot, Félix. 1865. *Etudes sur les foires de Champagne, sur la nature, l'entendue et les règles du commerce qui s'y faisait aux XIIe, XIIIe et XIVe siècles. Mémoires presentés par divers savants à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Deuxième Série, Tome V. 2 volumes. Paris: L'Imprimerie Imperiale.

Bourquelot, Félix. Original, 1839–40, reprinted 1976. *Histoire de Provins*. Original Paris: Allouard; reprinted Marseille: Laffitte Reprints.

Boutiot, T. 1870–1880, reprinted 1977. *Histoire de la ville de Troyes et de la Champagne méridionale*. Troyes: Dufey-Robert, and Paris: Aug. Aubry, 1870–1880. In 5 Volumes. 1870. Vol. I; 1872. Vol. II; 1873. Vol. III; 1874. Vol. IV; and 1880. Vol. V (an index prepared posthumously by his son, Henry Boutiot). This book has been reissued 1977 in 5 volumes. Brussels: Editions Culture et Civilisation.

Carré, Gustave. 1880. *Aperçu historique sur la ville de Troyes*. Troyes: E. Caffe. In Troyes Municipal Library.

Carré, Gustave. 1881. *Histoire populaire de Troyes et du département de l'Aube*. Troyes: L. Lacroix.

Chapin, Elizabeth. 1937. *Les villes de foires de Champagne des origines au debut du XIVe siècle*. Paris: H. Champion.

Coornaert, Emile. 1957. "Caractères et mouvement des foires internationales au moyen âge et au XVI siècle," in *Studi in onore di Armando Sapori*, Vol. I. Pages 357–363 deal with the Champagne fairs. Milan: Istituto Editoriale Cisalpino.

Corrard de Breban. 1977. *Les rues de Troyes, anciennes et modernes*. Marseille: Laffitte Reprints.

Crozet, René. 1933. *Histoire de Champagne*. Paris: Boivin.

Desportes, Pierre. 1979. *Reims et les Rémois aux XIIIe et XIVe siècles*. Paris: Picard.

Doehaerd, Renée. 1939. "Un conflit entre les gardes des foires de Champagne et le comte de Hainaut, 1302," *Annales du Cercle Archéologie de Mons* 56: 171–184.

Dollinger, Pierre, P. Wolff, and S. Guenée, eds. 1967. *Bibliographie*

d'histoire des villes de France. No. 282 of Histoire de France bibliographies. Paris: C. Klincksieck.

Dubois, Henri. 1976. *Les foires de Châlon et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du moyen âge (vers 1280–vers 1430)*. Paris: Publications de la Sorbonne, Imprimerie Nationale.

Dubois, Henri. 1982. "Le commerce et les foires au temps de Philippe Auguste," pp. 689 seq. in *Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique*, No. 602.

Duby, Georges, ed. 1980. *Histoire de la France urbaine*. Paris: Editions du Seuil. Volume II is on *La Ville médiévale des Carolingiens à la Renaissance*.

Evergates, Theodore. 1974. "The Aristocracy of Champagne in the Mid-Thirteenth Century: A Quantitative Description," *Journal of Interdisciplinary History* V: 1–18.

Evergates, Theodore. 1975. *Feudal Society in the Bailliage of Troyes under the Counts of Champagne, 1152–1284*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Finot, Jules. 1894. *Etude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au moyen âge*. Paris: Alphonse Picard.

The First Crusade. The Chronicle of Fulcher of Chartres and Other Source Materials. 1971. Edited and translated by Edward Peters. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Gallais, Pierre and Yves-Jean Riou eds. 1966. *Mélanges offerts à René Crozet*. Poitiers: Société d'Etudes Médiévales.

Ganshof, F. L. 1948. *Etude sur le développement des villes entre Loire et Rhin au moyen âge*. Paris: Presses Universitaires de France.

Gies, Joseph and Frances Gies. 1969. *Life in a Medieval City* [Troyes in 1250 A.D.]. New York: Harper Colophon.

Higounet, Ch., J. B. Marquette, and Ph. Wolff. 1982. *Atlas historique des villes de France*. 3 volumes. Paris: Editions de Centre National de la Recherche Scientifique.

Kleinclausz, A. Original 1939–1952, reprinted 1978. *Histoire de Lyon*. 3 volumes. Marseille: Laffitte Reprints.

Lalore, C. 1883. "Ce sont les coutumes des foires de Champagne," *Annales de l'Aube*. In Troyes Municipal Library.

Laurent, Henri. 1932. "Droits des foires et droits urbains aux XIIIe et XIVe siècles," *Revue Historique de Droit Français et Etranger*, 4e série, Tome XI: 600–710.

Laurent, Henri. 1934. "Choix de documents inédits pour servir à l'histoire de l'expansion commerciale des Pays-Bas en France au moyen âge," *Bulletin Comm. Royale d'Histoire*: 335–416.

Laurent, Henri. 1935. *Un grand commerce d'exportation au moyen âge:*

la draperie des Pays Bas en France et dans les pays méditerranéens (XIIe–XVe siècle). Liège-Paris: Librairie E. Droz.

Lefèvre, André. 1868 69. "Les finances de la Champagne au XIIIe et XIVe siècles," in *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes*, 4e série, IV and V.

Lestocquoy, Jean. 1952b. *Patriciens du moyen âge: Les dynasties bourgeoises d'Arras du XIe au XVe siècle*. In *Mémoires de la Commission Départementale des Monuments Historiques du Pas-de-Calais*, Tome V, fasc. 1.

Longnon, A. 1901–1914. *Documents relatifs au Comte de Champagne et de Brie (1172–1361)*. 3 volumes. Paris. Part of *Documents inédits sur l'histoire de France*.

Mesqui, Jean. 1979. *Provins. La fortification d'une ville au moyen âge*. Paris-Geneva: Bibliothèque de la Société Française d'Archéologie.

Mikesell, Marvin W. 1961. *Northern Morocco: A Cultural Geography*. Berkeley: University of California Publications in Geography #14.

Portejoie, Paulette. 1956. *L'ancien coutumier de Champagne (XIIIe siècle)*. Poitiers: Imprimerie P. Oudin.

Postan, M. 1952. "The Trade of Medieval Europe: The North," in *Cambridge Economic History of Europe* II. Cambridge: Cambridge University Press.

Renouard, Yves. 1963. "Les voies de communication entre la France et le Piedmont au moyen âge," *Bolletino Storico-Bibliografico Subalpino*: 233–256. In Marciana Library, Venice.

Roserot, Alphonse. 1883. "Les origines des municipalités de Troyes," in *Mémoires de la Société Académique de l'Aube* 47: 291–303.

Roserot, Alphonse [under direction of]. Reprinted 1977. *Dictionnaire historique de la Champagne méridionale (Aube) des origines à 1790*. Published originally in Langres in the 1940s. This has been reissued, Marseille: Laffitte Reprints. 4 volumes: I is A–D; II is E–Q; III is R–Y; and IV is Plates.

Sayous, André-Emile. 1929. "Le commerce de Marseille avec la Syrie au milieu du XIII siècle," *Revue des Etudes Historiques* XCV: 391–408.

Sayous, André-Emile. 1932. "Les opérations des banquiers en Italie et aux foires de Champagne pendant le XIIIe siècle," *Revue Historique* CLXX: 1–31.

Vallet de Viriville, A. 1841. *Les archives historiques du département de l'Aube et de l'ancien diocèse de Troyes, capitale de la Champagne, depuis le VIIe siècle jusqu'à 1790*. Troyes Municipal Library.

Flanders

Beyers, Frans. n.d. "De familie 'vander Beurse' in de oorsprong van de handelsbeurzen." Offprint in Municipal Library at Bruges.

Bigwood, G. 1921. *Le régime juridique et économique du commerce de l'argent dans la Belgique du moyen âge*. Brussels, 2 volumes. Académie Royale de Belgique, *Mémoirs*, Tome XIV, 2ème série.

Blockmans, V. 1939. "Eenige nieuwe gegevens over de Gentsche draperie: 1120–1213," pp. 195–260 in *Handelingen van de Koninkl.* Commissie voor Geschiedenis, CIV, 3/4. Brussels. University of Ghent Library.

Blockmans, W. 1983. "Vers une société urbanisée," in *Histoire de Flandre*. ed. by R. Doehaerd. Brussels: La Renaissance du Livre.

Blockmans, W., I. de Meyer, J. Mertens, G. Pauwelyn, and W. Vanderpijpen. 1971. *Studiën betreffende de sociale strukturen te Brugge, Kortrijk en Gent in de 14de en 15de eeuw*. Gent: Rijksuniversiteit.

Bogaerts, P. and Deljoutte, V. 1846. *Notice historique sur les impôts communaux de Bruges depuis leur origines jusqu'en 1294*. Brussels: Em. Devroyé et Cie. In Bruges Municipal Library.

Bruges: City of Art. 1984. Bruges: Gidsenbond Brugge.

Brulez, W. and J. Craeybeckx. 1974. "Les escales au carrefour des Pays-Bas (Bruges et Anvers) 14e–16e siècles," *Receuils de la Société Jean Bodin* 32: 417–474.

Carlier, J. J. 1861–1872. "Origine des foires et des marchés en Flandre," *Annales du Comité Flamand en France* VI: 127–139.

Carson, Patricia and Gaby Danhieux. 1972. *Ghent: A Town for All Seasons*. Ghent: E. Story-Scientia.

de Roover, Raymond. 1948. *Money, Banking and Credit in Medieval Bruges: Italian Merchant-Bankers, Lombards and Money-Changers, A Study in the Origins of Banking*. Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America.

de Roover, Raymond. 1963. "The Organisation of Trade," in *Cambridge Economic History of Europe*, Vol. III. Cambridge: Cambridge University Press.

de Roover, Raymond. 1968. *The Bruges Money Market around 1400*. Brussels: Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie.

de Smet, J. 1933. "L'effectif des milices brugeoises et la population de la ville en 1340," *Revue Belge de Philologie et d'Histoire* XII: 631–636.

Doehaerd, Renée. 1946. *L'expansion économique belge au moyen âge*.

Brussels: La Renaissance du Livre. Reprinted in her *Oeconomica Mediaevalia*.

Doehaerd, Renée. 1983a. "Un berceau d'une région," pp. 15–41 in *Histoire de Flandre*. Brussels: La Renaissance du Livre.

Doehaerd, Renée, ed. 1983b. *Histoire de Flandre: des origines à nos jours*. Brussels: La Renaissance du Livre.

Duclos, Adolphe. 1910. *Bruges: histoire et souvenirs*. Bruges: K. van de Vyvere-Petyt.

Dumont, Jacques. n.d. *Bruges et la mer*. Brussels: Editions Charles Dessart.

Dusauchoit, R. 1978. *Bruges: Portrait d'une ville*. Bruges.

Espinas, Georges. 1923. *La draperie dans la Flandre française au moyen âge*. 2 volumes. Paris: August Picard.

Espinas, G. and Henri Pirenne. 1906–1923. *Recueil de documents relatifs à l'histoire de l'industrie drapière en Flandre*. 4 volumes. Brussels: Publications of La Commission Royale d'Histoire. Additions in 1929 *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire* XCIII.

Ferrier de Tourettes, A. 1836. *Description historique, et topographique de la ville de Bruges*. Brussels: Louis Hauman. In Municipal Library at Bruges.

Ferrier de Tourettes, A. 1841. *Description historique, et topographique de Gand*. Brussels: Hauman et cie. In New York Public Library.

Finot, Jules. 1894. *Etude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au moyen âge*. Paris: Alphonse Picard.

Fris, Victor. 1913. *Histoire de Gand depuis les origines jusqu'en 1913*. Second edition with a preface by Henri Pirenne. Gand: G. de Tavernier.

Ganshof, François L. n.d. *Pages d'Histoire* on Bruges: 99–106. In Bruges library.

Ganshof, François L. 1949. *La Flandre sous les premiers comtes*. Brussels: La Renaissance du Livre.

Gerneke, C. and F. Siravo. 1980. "Early Industrialization in Gand," *Storia della Città* 17: 57–78.

Gilliat-Smith, Ernest. 1909. *The Story of Bruges*. London: J. M. Dent.

Gilliodts-Van Severen, Louis. n.d. *Bruges: ancien et modern*. In Municipal Library at Bruges.

Gilliodts-Van Severen, Louis. 1881. "Glossaire flamand-latin du 13e siècle," *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, Série 4, Tome 9: 169–208.

Gilliodts-Van Severen, Louis. Various dates. *Inventaire des archives de la ville de Bruges*. In Municipal Library at Bruges.

Haëpke, R. 1908. *Brügge: Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt.* Berlin: K. Curtius.

Hymans, Henri Simon. 1906. *Gand et Tournai.* Paris: H. Laurens.

Lestocquoy, J. 1952a. *Aux origines de la bourgeoisie: les villes de Flandre et d'Italie sous le gouvernement des patriciens, XIe-XVe siècles.* Paris: Presses Universitaires de France.

Letts, Malcolm. 1924. *Bruges and Its Past.* Bruges: C. Beyaert.

Manuscrits datés conservés en Belgique. Tome I, *819–1400.* 1968. Brussels-Gent: E. Story-Scientia. In Municipal Library at Bruges.

Maréchal, Joseph. n.d. "Bruges: Métropole de l'occident," *Internationales Jahrbuch fur Geschichts-und Geographie-Unterricht* Band XIII: 150 *seq.* In Municipal Library at Bruges.

Maréchal, Joseph. 1953. "La colonie espagnole de Bruges du 14e au 16e siècle," *Revue du Nord* 35: 5–40.

Moore, Ellen Wedemeyer. 1985. *The Fairs of Medieval England.* Toronto: The Pontifical Institute of Medieval Studies.

Nicholas, David. 1971. *Town and Countryside: Social, Economic and Political Tensions in Fourteenth-Century Flanders.* Bruges: "De Tempel."

Nicholas, David. 1978. "Structures du peuplement, fonctions urbaines et formation du capital dans la Flandre médiévale, *Annales: Economies. Sociétés. Civilisations.* 33: 501–527.

Nicholas, David. 1979. "The English Trade at Bruges in the Last Years of Edward III," *Journal of Medieval History* 5.

Nicholas, David. 1985. *The Domestic Life in a Medieval City: Women, Children and the Family in Fourteenth-Century Ghent.* Lincoln, Nebraska: University of Nebraska Press.

Nicholas, David. 1988. *The Van Arteveldes of Ghent.* Ithaca: Cornell University Press.

Panorama van Brugge Geschiedschrijving Sedert Duclos (1910). Gedsenbond van Brugge en West-Vlaanderen. 1972. A detailed bibliography on Bruges, and indispensable.

Pilon, Edmond. 1939. *Bruges.* Paris: H. Laurens.

Pirenne, Henri. n.d. "Coup d'oeil sur l'histoire de Gand," preface extract of *Gand.* Vander Haeghen. Extract in University of Ghent library.

Pirenne, Henri. 1895. "La chancellerie et les notaires des comtes de Flandre avant le XIIIe siècle," in *Mélanges Havet.* Paris: Leroux.

Pirenne, Henri. 1897. *Documents relatifs à l'histoire de Flandre pendant la première moitié du XIVe siècle. Commission Royale d'Histoire.* 5m série, Tome 7, No. 124. Brussels: Hayez.

Pirenne, Henri. 1899. "La Hanse Flamande de Londres," *Bulletin de*

l'Académie Royale de Belgique. 3m série, Tome 37, 2me partie, No. 1: 65–108.

Pirenne, Henri. 1911. "Le plus ancien règlement de la draperie brugeoisie," *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire de Belgique* 80.

Pirenne, Henri. 1929. *Histoire de Belgique.* 7 volumes, 1902–1932. I have used the fifth edition. Vol. I. *Des origines au commencement du XIVe siècle.* Brussels: Maurice Lamertin.

Robinson, Wilfrid. 1899. *Bruges: An Historical Sketch.* Bruges: L. de Plancke.

Saint Génois, Baron Jules de. 1846. *Les voyageurs Belges du XIIIe au XVIIe siècle.* Volume I. Brussels: A. Jamar. Examined at Royal Geographical Society of Egypt. (Preface dated at Gand.)

Vander Haegen, Victor. n.d. *Inventaire des archives de la ville de Gand.* In New York Public Library.

van der Wee, H. 1975. "Structural Changes and Specialization in the Industry of the Southern Netherlands, 1100–1600," *Economic History Review*, Second Series, Vol. 28, No. 2: 203–221.

Vanhoutryve, André. 1972. *Bibliografie van de geschiedenis van Brugge. Handzome, Utigaven Familia et Patria.* In Municipal Library at Bruges.

van Houtte, J.-A. 1943. *Esquisse d'une histoire économique de la Belgique.* Louvain: Editions Universitas.

van Houtte, J.-A. 1952. "Bruges et Anvers, marchés 'nationaux' ou 'internationaux' du XIV au XVIe siècle," *Revue de Nord* 34: 89–109.

van Houtte, J.-A. 1953. "Les foires dans Belgique ancienne," *Recueils de la Société Jean Bodin* V: 175–207.

van Houtte, J.-A. 1966. "The Rise and Decline of the Market of Bruges," *Economic History Review*, Second Series 19: 29–47. Reprinted in *Essays on Medieval and Early Modern Economy*, pp. 249–274.

van Houtte, J.-A. 1967. *Bruges: Essai d'histoire urbaine.* Brussels: La Renaissance du Livre.

van Houtte, J.-A. 1977. *Essays on Medieval and Early Modern Economy and Society.* Leuven: Leuven University Press. Collection of previously published articles.

van Houtte, J.-A. 1982. *De Geschiedenis van Brugge.* Bruges: Lanoo/Tielt/Bussum.

van Werveke, Hans. 1943. *Jacques van Artevelde.* Brussels: La Renaissance du Livre.

van Werveke, Hans. 1944. *Bruges et Anvers; Huit siècles de commerce*

flamand. Brussels: Editions de la Librairie Encyclopédique. The Flemish version of this book was published in 1941.
van Werveke, Hans. 1946. *Gand. Esquisse d'histoire sociale*. Brussels: La Renaissance du Livre.
van Werveke, Hans. 1955. "Les villes Belges: Histoire des institutions économiques et sociales," *Recueils de la Société Jean Bodin*. Vol. VII, *La Ville*.
Vercauteren, F. 1950–51. "Documents pour servir à l'histoire des financiers lombards en Belgique," *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*.
Verhulst, A. 1960. "Les origines et l'histoire ancienne de la ville de Bruges (IXe–XIIe siècles)," *Le Moyen Age* 66: 37–63.
Verhulst A. 1977. "An Aspect of the Question of Continuity between Antiquity and Middle Ages: The Origin of Flemish Cities between the North Sea and the Schelde," *Journal of Medieval History* 3: 175–206.
Vlaminick, Alphonse de. 1891. "Les origines de la ville de Gand," in *Académie Royale d'Histoire de Belgique*. Mémoire Couronnés. Brussels.
Willems, J. F. 1839. "De la population de quelques villes belges au moyen âge," *Bulletin Académie Royale de Belgique* VI: 162–169.

Italy

Balducci Pegolotti, Francesco de. Latin edition issued in 1936. *La Pratica della Mercatura*. A document of the early fourteenth century. ed. by A. Evans. Cambridge, Massachusetts: The Mediaeval Academy of America. An abridged English version is in Volume II *Cathay and the Way Thither*, 1924, revised 1937. ed. and trans. by H. Yule. Published by the Hakluyt Society.
Benvenuti, Gino. 1977. *Storia della Repubblica di Genova*. Milan: Mursia.
Bettini, Sergio. 1978. *Venezia. Nascita di una città*. Milan: Electa. A history of Venice from its origins to the XIIIth century.
Borsari, Silvano. 1963. *Il dominio veneziano a Creta nel XIII secolo*. Naples: F. Fiorentino.
Braunstein, Philippe. 1967. "Le commerce du fer à Venise au XVe siècle," *Studi Veneziana* VIII (1966): 267–302.
Braunstein, Philippe and Robert Delort. 1971. *Venise: Portrait historique d'une cité*. Paris: Editions du Seuil.
Brion, Marcel. 1962. *Venice: The Masque of Italy*. Trans. by Neil Mann. London: Elek Books.

Brun, R. 1930. "A Fourteenth Century Merchant in Italy," *Journal of Economic and Business History* II: 451–466.

Brunello, Franco. 1981. *Arti e mestieri a Venezia nel Medioevo e nel Rinascimento*. Vicenza: N. Pozza.

Byrne, E. H. 1916. "Commercial Contracts of the Genoese in the Syrian Trade of the 12th Century," *Quarterly Journal of Economics* XXXI: 127–170.

Byrne, E. H. 1919–20. "Genoese Trade with Syria in the 12th Century," *American Historical Review* XXV: 191–219.

Byrne, E. H. 1930. *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*. Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America.

Cessi, Roberto. 1942a. *Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille*. Vol I, Secolo V–IX; Vol. II, Secolo IX–X. Padua: Gregoriana Editrice.

Cessi, Roberto. 1942b. "Venezia e l'Oriente," pp. 315–343 in *Problemi storici e orientamenti storigrafici* . . . Como. In Marciana Library, Venice.

Cessi, Roberto. 1964. *Un millennio di storia Veneziana*. Venice: Casa di Resparmio sotto gli auspici dell' Ateneo Veneto.

Cessi, Roberto, 1968. *Storia della Repubblica di Venezia*. 2 volumes. Milan-Messina: G. Principato. A new revised and expanded one volume edition was published in 1981. Florence: Giunti Martello.

Cessi, Roberto. 1985. *Venezia nel duecento: tra oriente e occidente*. Venice: Deputazione Editrice.

Chiaudano, Mario. 1970. "Mercanti genovesi nel secolo XII," pp. 123–146 in *Richerche storiche ed economiche in memoria di Corrado Barbagallo*, Vol. II. Naples. In Marciana Library, Venice.

Chivellari, Domenica. 1982. *Venezia*. Milan: Electra.

La Civiltà Veneziana del secolo di Marco Polo. Conferenze di R. Bacchelli, A. Monteverdi, R. S. Lopez, Y. Renouard, O. Demos. 1955. Venice: Centro di Cultura e Civiltà della Fondazione Giorgio Cini.

Commune di Genova. 1983. *Navigazione e Carte Nautiche nei secolo XIII–XVI*. Genoa: Sagep Editrice.

Cracco, Georgio. 1967. *Societa e stato nel medioevo veneziano (secolo XII–XIV)*. Florence: L. S. Olschki.

Delogu, Paolo et al. 1980. *Longobardi e Bizantini*. Turin: U.T.E.T.

De Negri, Teofilo Ossian. 1974. *Storia di Genova*. Milan: A. Martello.

Doehaerd, Renée, ed. 1941, 1952, 1969. *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont, d'après les archives notariales*

génois. 1941. Volume I: XIIIe et XIVe siècles. Brussels and Rome: Palais des Académies. 1969. Vol. II: 1320–1400. ed. by Leone Liagre de Sturler. Brussels and Rome. 1952. Vol. III: 1400–1440. ed. by R. Doehaerd and C. Kerremans.

Edler, Florence. 1934. *Glossary of Medieval Terms of Business: Italian Series 1200–1600*. Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America.

Fugagnollo, Ugo. 1974. *Bisanzio e l'Oriente a Venezia*. Trieste: LINT.

Gênes et l'Outre-mer. 1973, 1980. Tome I, 1973. *Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289–1290*. ed. by Michèl Balard. Tome II, 1980. *Les actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzo 1360*. ed. by Michèl Balard. La Haye: Mouton. Paris: Ecole Pratique des Hautes Etudes, Sorbonne. See also under Balard in Middle East section.

Goy, Richard. 1985. *Chioggia and the Villages of the Venetian Lagoon: Studies in Urban History*. Cambridge: Cambridge University Press.

Hazlitt, W. Carew. 1915. *The Venetian Republic: Its Rise, Its Growth, and Its Fall, A.D. 421–1797*. 2 volumes. London: Adam and Charles Black. Volume 1 covers A.D. 409–1457.

Headlam, Cecil. 1908. *Venetia and Northern Italy, Being the Story of Venice, Lombardy and Emilia*. London: J. M. Dent.

Heers, Jacques. 1961. *Gênes au XVe siècle*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Heers, Jacques. 1962. "Urbanisme et structure sociale à Gênes au moyen âge," pp. 369–412 in Vol. I of *Studi in onore di Amintore Fanfani*. Milan: Istituto Editoriale Cisalpino.

Heers, Jacques. 1977. *Family Clans in the Middle Ages: A Study of Political and Social Structures in Urban Areas*. Trans. by Barry Herbert. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Heers, Jacques. 1979. *Société et économie à Gênes (XIVe–XVe siècles)*. London: Variorum Reprints.

Herlihy, David. 1985. *Medieval Households*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Herlihy, David and Christiane Klapisch-Zuber. 1985. *Tuscans and Their Families: A Study of the Florentine Catasto of 1427*. Trans. from the French. New Haven: Yale University Press.

Hocquet, Jean-Claude. 1979, 1982. *Le sel et la fortune de Venise*. 2 volumes. Vol. I, 1979. *Production et monopole*; Vol. II, 1982. *Voiliers et commerce en Méditerranée, 1200–1650*. Second ed. Lille: Hocquet.

Hrochova, Vera. 1967–8. "Le commerce vénitien et les changements dans

l'importance des centres de commerce en Grèce du 13e au 15e siècles," *Studi Veneziana . . .* (Florence) IX: 3–34.

Hughes, D. O. 1975. "Urban Growth and Family Structure in Medieval Genoa," *Past and Present* 66: 3–28.

Hyde, John Kenneth. 1973, reissued 1983. *Society and Politics in Medieval Italy: The Evolution of the Civil Life. 1000–1350*. London: Macmillan, Basingstoke.

Kedar, B. Z. 1976. *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*. New Haven: Yale University Press.

Kreuger, Hilmar C. 1957. "Genoese Merchants, Their Partnerships and Investments, 1155 to 1164," pp. 255–272 in *Studi in onore di Armando Sapori*, Vol. I. Milan: Istituto Editoriale Cisalpino.

Lane, Frederic C. 1944. "Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic," *Journal of Economic History* IV: 178–196.

Lane, Frederic C. 1957. "Fleets and Fairs: The Functions of the Venetian Muda," pp. 649–663 in *Studi in onore di Armando Sapori*, Vol. I. Milan: Istituto Editoriale Cisalpino.

Lane, Frederic C. 1963. "Recent Studies on the Economic History of Venice," *Journal of Economic History* XXII, No. 3: 212–224.

Lane, Frederic C. 1966. *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*. ed. by a committee of colleagues and former students. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Lane, Frederic C. 1973. *Venice: A Maritime Republic*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Lane, Frederic C. and Reinhold Mueller. 1985. *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*, Vol. I. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Longworth, Philip. 1974. *The Rise and Fall of Venice*. London: Constable.

Lopez, Robert. 1937. "Aux origines du capitalism génois," in *Annales d'Histoire Economique et Sociale*. In Marciana Library, Venice.

Lopez, Roberto. 1955. "Venezia e le grande linee dell'espansione commerciale del secolo XIII," *Civiltà veneziana del secolo di Marco Polo*: 37–82. Florence: In Marciana Library, Venice.

Lopez, Roberto. 1956. *La prima crisi della banca di Genova (1250–1259)*. Milan: Università L. Bocconi.

Lopez, Roberto. 1957. "I primi cento anni di storia documentata della banci di Genova," *Studi in onore di Armando Sapori*, Vol. I: 215–253. Milan: Istituto Editoriale Cisalpino.

Lopez, Robert S. 1964. "Market Expansion: The Case of Genoa," *Journal of Economic History* XXIV: 445–464.

Lopez, Robert S. 1970. "Venice and Genoa: Two Styles, One Success," *Diogenes* 71: 39–47.

Lopez, Robert S. 1975. *Su e giù per la storia di Genova*. Genoa: Università di Genova, Istituto di Paleografia e Storia Medievale.

Luchaire, Julien. 1954. *Les sociétés italiennes du XIIIe au XVe siècle*. Paris: A. Colin.

Luzzatto, Gino. 1954. *Studi di storia econòmica veneziana*. Padua: CEDAM.

Luzzatto, Gino. 1961. *An Economic History of Italy from the Fall of the Roman Empire to 1600*. Trans. by Philip Jones. London: Routledge & Kegan Paul. New York: Barnes & Noble.

Martines, Lauro, ed. 1972. *Violence and Civil Disorder in Italian Cities, 1200–1500*. Berkeley: University of California Press.

McNeill, William. 1974. *Venice: The Hinge of Europe, 1081–1797*. Chicago: University of Chicago Press.

Miozzi, Eugenio. 1957–1969. *Venezia nei secoli*. 4 volumes. Vols. I and II: La Città; Vol. III: La Laguna; Vol. IV: Il Salvamento. Venice: Casa Editrice Libeccio.

Morozzo della Rocca, A. Lombardo. 1940. *Documenti del commercio veneziano nel secoli XI-XIII*. 2 volumes. Rome: Istituto Storico Italiana. In Marciana Library, Venice.

Mueller, Reinhold C. 1977. *The Procuratori di San Marco and the Venetian Credit Market: A Study of the Development of Credit and Banking in the Trecento*. Baltimore and New York: Arno Press.

Musso, Gian Giacomo. 1975. *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell' Archivio di stato de Genova (Secolo XIV–XV)*. Rome: Pubblicazioni degli archivi de Stato, No. 84.

Norwich, John Julius. 1982. *A History of Venice*. London: Penguin Books. Distributed in New York: Knopf-Random House. This is a reissue in one volume of *Venice: The Rise to Empire*. Volume I, 1977. *Venice: The Greatness and the Fall*. Volume II, 1981. London: Allen Lane.

Origo, Iris. 1957. *The Merchant of Prato: Francesco di Marco Datini, 1335–1410*. New York: Knopf.

Pirenne, Henri. 1933–4. "La fin du commerce des Syriens en Occident," *L'Annuaire de l'Institut de Philologie et d'Histoire Orientales* II: 677–687.

Queller, Donald E. 1986. *The Venetian Patriciate: Reality vs. Myth*. Urbana: University of Illinois Press.

Renouard, Yves. 1962. "Routes, étapes, et vitesses de marche de France à Rome au XIIIe et au XIVe siècles d'après les itinéraires

d'Endes Rigaud (1254) et de Barthélemy Bonis (1350)," *Studi in onore di Amintore Fanfani* III: 403–428. Milan.

Renouard, Yves. 1966. *Italia e Francia nel commercio medievale*. Rome: Le Edizioni del Lavoro (Lecce, ITES).

Renouard, Yves. 1968. *Les hommes d'affaires italiens du moyen âge*, 2nd edition. Paris: Armand Colin.

Renouard, Yves. 1969. *Les villes d'Italie, de la fin du Xe siècle au début du XIV siècle*. New edition by Philippe Braunstein. 2 volumes. Paris: S.E.D.E.S. (Société d'Edition d'Enseignement Supérieur). Pp. 79–146 of Vol. I on Venice; pp. 228–258 on Genoa.

Reynolds, R. L. 1931. "Genoese Trade in the Late Twelfth Century, Particularly in Cloth from the Fairs of Champagne," *Journal of Economics and Business History* III: 362–381.

Reynolds, R. L. 1945. "In Search of a Business Class in Thirteenth Century Genoa," *Journal of Economic History* Supplement 5: 1–19.

Runciman, Steven. 1952. "Byzantine Trade and Industry," *Cambridge Economic History of Europe*, Vol. II: 86–118. Cambridge: Cambridge University Press.

Sapori, A. 1952. *Le marchand italien au moyen âge*. Paris. A. Colin. 1970. *The Italian Merchant in the Middle Ages*. Trans. by Patricia Ann Kennen. New York: Norton.

Sayous, A. E. 1929. "Les transformations commerciales dans l'Italie médiévale," *Annales d'Histoire Economique et Sociale* I: 161–176.

Sayous, A. E. 1931. "Der Moderne Kapitalismus de Werner Sombart, et Gênes aux XIIe et XIIIe siècles," *Revue d'Histoire Economique et Sociale* XIX: 427–444.

Sayous, A. E. 1932. "Les opérations des banquiers en Italie et aux foires de Champagne pendant le XIIIe siècle," *Revue Historique* CLXX: 1–31.

Sayous, A. E. 1933. "L'origine de la lettre de change. Les procédés de crédit et de paiement dans les pays crétiens de la Méditerranée occidentale entre le milieu du XIIe et celui du XIIIe siècle," *Revue Historique de Droit Français et Etranger*, 4^me^ Série, Tome XII: 60–112.

Sismondi de Sismonde, J.-C.-L. 1906 reprint. *History of the Italian Republics in the Middle Ages*. London: Longmans Green. Published originally in 1807–1815.

Strayer, Joseph. 1969. "Italian Bankers and Philip the Fair," *Economy, Society, and Government in Medieval Italy: Essays in Memory of Robert L. Reynolds*. ed. by David Herlihy: 113–121. Kent, Ohio: Kent State University Press.

Studi in onore di Armando Sapori. 1957. 3 volumes. Milan: Istituto Editoriale Cisalpino.

Thiriet, Freddy. 1969, 4th edition. *Histoire de Venise*. Paris: Presses Universitaires de France.

Thrupp, Sylvia. 1977. *Society and History: Essays by Sylvia Thrupp*. ed. by Raymond Grew and Nicholas Steneck. Ann Arbor: University of Michigan Press.

Villehardouin, Geoffroi de. 1972 reissue. *La Conquête de Constantinople*. Paris: Firmon-Didot.

Waley, Daniel Philip. 1973. *The Italian City-Republics*. New York: McGraw-Hill.

Yver, G. 1903. *Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale aux XIIIe et XIVe siècles*. Paris: A. Fontemoing. Republished 1968. New York: B. Franklin.

Middle East

General and Mongols

al-Narshakhi, Muhammad ibn Jafar. 1954. *The History of Bukhara*. Trans. by R. N. Frye. Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America.

Balard, Michèl, ed. *Gênes et l'Outre-mer*. 2 volumes. Tome I. 1973. *Les Actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289–1290*. Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Tome II. 1980. *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzo 1360*. Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

Barfield, Thomas J. 1990. *The Perilous Frontier: Nomadic Empires and China*. Oxford: Basil Blackwell.

Barthold, V. V. 1928. *Turkestan Down to the Mongol Invasion*. Second edition translated from the original Russian and revised by the author with the assistance of H. A. R. Gibb. London: Luzac and Co.

Blunt, W. 1973. *The Golden Road to Samarkand*. London: Hamish Hamilton.

Bouvat, Lucien. 1927. *L'Empire Mongol, 2e phase*. Histoire du Monde, VIII/3. Paris: Edition de Boccard.

Boyle, John Andrew, trans. 1958. 'Ata Malik Juvaini. *The History of the World Conqueror*. 2 volumes. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press. Covers Mongol dynasties from Genghis Khan through Möngke (1251–1259).

Boyle, John Andrew, ed. 1968. *The Cambridge History of Iran*, Vol. V.

The Seljuk and Mongol Periods. Cambridge: Cambridge University Press.

Boyle, John Andrew, trans. 1971. *The Successors of Genghis Khan*. Translated from the Persian of Rashid al-Din Tabib. New York: Columbia University Press. Covers the period down to the reign of Möngke's great nephew Temur Oljeitu (1294–1307).

Boyle, John Andrew. 1977. *The Mongol World Empire, 1206–1370*. London: Variorum Reprints.

Brent, Peter Ludwig. 1976. *The Mongol World Empire: Genghis Khan: His Triumph and His Legacy*. London: Weidenfeld and Nicolson.

Bretschneider, Emilii V. Reprinted 1910. *Mediaeval Researches from Eastern Asiatic Sources: Fragments towards the Knowledge of the Geography and History of Central and Western Asia from the 13th to the 17th Century*. 2 volumes. London: K. Paul, Trench and Trübner. For Volume I, see Bretschneider (1875, 1876). Vol. II consists of Part III, a lengthy explanation of a Mongol-Chinese medieval map of Central and Western Asia; and Part IV, material on the 15th and 16th centuries (not relevant here).

Bretschneider, E. V. 1875. *Notes on Chinese Mediaeval Travellers to the West*. Shanghai: American Presbyterian Mission Press. This is Part I of Vol. I of *Mediaeval Researches*. It translates Chinese primary documents from 1219, 1220–1221, 1221–1224, and 1259. The last is an account of Hulegu's expedition to western Asia in 1253–1259.

Bretschneider, E. V. 1876. *Notices of the Mediaeval Geography and History of Central and Western Asia Drawn from Chinese and Mongol Writings, and Compared with the Observations of Western Authors in the Middle Ages*. London: Trübner and Co. This is Part II of Vol. I of *Mediaeval Researches*. It translates Chinese documents about the "Mohammedans" and descriptions of expeditions by the Mongols to the west.

Chambers, James. 1985. *The Devil's Horsemen: The Mongol Invasion of Europe*. New York: Atheneum Press.

Charlesworth, Martin. 1924. *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire*. Cambridge: Cambridge University Press.

Charol, Michael. 1961, revised 4th imprint. *The Mongol Empire, Its Rise and Legacy*, by Michael Prawdin (pseud.). Trans. by Eden and Cedar Paul. London: Allen & Unwin.

Cleaves, Francis W., trans. 1982. *The Secret History of the Mongols*. Part I. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Commeaux, Charles. 1972. *La vie quotidienne chez les Mongols de la conquête (XIIIe siècle)*. Paris: Hachette.

Dawson, Christopher H., ed. 1955, reprinted 1980. *The Mongol Mission*. New York: AMS Press.

de Rachewiltz, Igor. 1971. *Papal Envoys to the Great Khans*. London: Faber & Faber.

d'Ohsson, C. 1834–35. *Histoire des Mongols depuis Tchinguiz-khan jusqu'à Timour Bey ou Tamerlan*. 4 volumes. The Hague and Amsterdam: Les Frères van Cleef.

Grigor of Akanc' (13th century writer). 1954. *History of the Nation of Archers (the Mongols)*. The Armenian text edited with an English translation and notes by Robert P. Blake and Richard N. Frye. Cambridge, Massachusetts: Harvard-Yenching Institute.

Grousset, René. 1939, reprinted 1948. *L'Empire des steppes: Attila, Genghis-Khan, Tamerlan*. Paris: Payot.

Grousset, René. 1941. *L'Empire Mongol. 1re phase*. Histoire du Monde VIII/3. Paris: Edition de Boccard.

Grousset, René. 1967. *Conqueror of the World*. English trans. by D. Sinor and M. MacKellar. London: Oliver and Boyd.

Guzman, G. 1968. "Simon of Saint-Quentin and the Dominican Mission to the Mongols, 1245–1248." Doctoral Dissertation, Department of History, University of Cincinnati.

Haenisch, Erich, trans. 1941, second edition in 1948. *Die Geheime Geschichte der Mongolen: Aus einer mongolischen Neiderschrift des Jahres 1240 von der Insel Kode'e im Keluren-Fluss*. [The Secret History of the Mongols.] Translated and annotated for the first time. Leipzig: Otto Harrassowitz.

Hodgson, Marshall. 1974. *The Venture of Islam*, Vol. II. *The Expansion of Islam in the Middle Periods*. Chicago: University of Chicago Press.

Joveyni, 'Alā' al-Dīn 'Atā Malek (1226–1283). 1912–1937. *Ta'rikh-i-Jahān-gusha of 'Alā' ud-Dīn 'Atā Malik-i-Juwaynī* (composed in 1260), 3 volumes. ed. by Mirza Muhammad ibn 'Abdu'l-Wahhāb-i-l-Qazwini. London: Luzac & Co. See Boyle (1958) for English translation.

Kwanten, Luc. 1979. *Imperial Nomads: A History of Central Asia, 500–1500*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Lach, D. F. 1965. *Asia in the Making of Europe*, Vol. I. Chicago: University of Chicago Press.

Latham, Ronald, trans. 1958. *The Travels of Marco Polo*. London: The Folio Society.

Lombard, M. 1950. "Caffa et la fin de la route mongole," *Annales: Economies. Sociétés. Civilisations*. 5: 100–103.

Lombard, M. 1975. *The Golden Age of Islam*. Trans. by Joan Spencer. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Lopez, Robert. 1943. "European Merchants in the Medieval Indies: The Evidence of Commercial Documents," *The Journal of Economic History* 3: 164–184.

Martin, H. D. 1950. *The Rise of Chingis Khan and His Conquest of North China*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Morgan, D. O. 1982. "Persian Historians and the Mongols," pp. 109–124 in *Medieval Historical Writing in the Christian and Islamic Worlds*. ed. by D. O. Morgan. London: School of Oriental and African Studies.

Morgan, David. 1986. *The Mongols*. Oxford: Basil Blackwell.

Olschki, Leonardo. 1943. *Marco Polo's Precursors*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Pelliot, Paul. 1950. *Notes sur l'histoire de la horde d'or*. Paris: Adrien-Maisonneuve.

Pelliot, Paul and L. Hambiss, trans. 1951. *Histoire des campagnes de Genghis Khan*. Leiden: E. J. Brill. A Chinese history compiled during the reign of Kubilai Khan.

Petech, L. 1962. "Les marchands italiens dans l'empire mongol," *Journal Asiatique* CCL, No. 4: 549–574.

Polo, Marco. *Travels*, various editions. See Latham (1958) and Yule, Hakluyt.

Power, Eileen. 1926. "The Opening of Land Routes to Cathay," in *Travel and Travellers of the Middle Ages*. ed. by Arthur P. Newton. London: K. Paul, Trench, Trübner & Co.

Rashid-ad-din [Tabib]. 1836, reprinted 1968. *Jami' at-Tawārikh* [Universal History]. Trans. from original Persian into French by Marc Etienne Quatremère under the title *Histoire des mongols en la Perse, écrité en persan par Raschideldin*. Vol. I only. "Collection Orientale: Histoire des Mongols" I. Amsterdam: Oriental Press.

Rashid al-Din Tabib (1247–1318). 1971. *The Successors of Genghis Khan*. New York: Columbia University Press. See Boyle (1971).

Rockhill, William W. 1900. *The Journey of William of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253–55, as narrated by himself, with two accounts of the early journal of John of Pian de Carpine*. Translated from the Latin and edited by W. W. Rockhill. London: Hakluyt Society, Series 2, Vol. IV, No. 304.

Saunders, J. J. 1971. *The History of the Mongol Conquests*. London: Routledge and Kegan Paul.

Spuler, Bertold. 1965. *Goldene Horde: Die Mongolen in Russland 1223–1502*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz.

Spuler, Bertold. 1972. *History of the Mongols, Based on Eastern and Western Accounts of the Thirteenth and Fourteenth Centuries.* Trans. from the German by Stuart and Helga Drummond. Berkeley: University of California Press.

Steensgaard, Niels. 1973. *Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European–Asian Trade in the Early 17th Century.* Lund: Studentliteratur.

Waley, A. 1963. *The Secret History of the Mongols and Other Pieces.* London: Allen and Unwin.

Warmington, E. H. 1928. *The Commerce between the Roman Empire and India.* Cambridge: Cambridge University Press.

Wellard, James. 1977. *Samarkand and Beyond: A History of Desert Caravans.* London: Constable.

Yuan-ch'ao pi-shih. *The Secret History of the Mongols.* Vol I. 1982. Trans. from the Chinese by Francis W. Cleaves. Cambridge, Massachusetts: Harvard-Yenching Institute. (See Cleaves, 1982.) There is also a French version: *Histoire secrête des Mongols. Restitution du texte mongol et traduction française des Chapitres I à VI.* 1949. Paris: Libraire d'Amerique et d'Orient. Posthumously published works of Paul Pelliot.

Yule, Sir Henry, trans. and ed. 1913, 1924, 1925, and 1926. *Cathay and the Way Thither, Being a Collection of Medieval Notices of China.* New edition revised throughout in light of the recent discoveries by Henri Cordier. 4 volumes. London: Hakluyt Society, Series 2, Volumes 33, 37, 38, and 41. Includes translations from Marco Polo, Balducci Pegolotti, Odoric de Pordenone, etc.

Arab World

Abu-Lughod, Janet. 1971. *Cairo: 1001 Years of the City Victorious.* Princeton: Princeton University Press.

Ahmad ibn Mājid al-Najdi. 1981. *Kitāb al-Fawā'id fi usūl al-bahr wa'l-qawā'id.* Trans. and ed. with a lengthy introduction by G. R. Tibbetts. London: Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland. (See Tibbetts, 1981.)

Akhbar as-Sin wa l-Hind, Relation de la Chine et de l'Inde rédigée en 851 (anonymous). 1948. Texte etabli, traduit et commenté par Jean Sauvaget. Paris: Belles Lettres. See also earlier translations by Reinaud and by Ferrand.

al-Maqrizi. *Al-Mawa'iz wa al-i'tibar fi dhikr al-khitat wa al-'athar.* 2 volumes. A. H. 1270. Bulaq.

al-Mas'udi (d. 956). 1861–77. *Muruj al-Dhahab wa Ma'adin al-Jauhar.* Arabic text and French translation in C. Barbier de Meynard

and Pavet de Courteille, under the title *Les Prairies d'or*. 9 volumes. Paris.

al-Muqaddasi (d. 1000). *Ahsan al-Taqasim fi Marifat al-Aqalim*. Arabic text in de Goeje, Vol. III. English trans. by G. S. A. Ranking and R. F. Azoo. Calcutta, 1897–1910. Partial French trans. by André Miguel. Damascus: Institut Français de Damas, 1963.

al-Yuqubi, Ahmad ibn Abi Yaqub (d. 897). 1937. *Les Pays*. Trans. of *Kitab al-Buldan* by Gaston Wiet. Cairo.

Ashton, Sir Leigh. 1933–34. "China and Egypt," *Transactions of the Oriental Ceramic Society*: 62–72.

Ashtor, Eliyahu. 1956, reprinted 1978. "The Karimi Merchants," *Journal of the Royal Asiatic Society*: 45–56. Reprinted in his *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*.

Ashtor, Eliyahu. 1974, reprinted 1978. "The Venetian Supremacy in Levantine Trade: Monopoly or Pre-Colonialism?" *Journal of Economic History* (Rome) III: 5–53. Reprinted in his *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*.

Ashtor, Eliyahu. 1976. *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*. Berkeley: University of California Press.

Ashtor, Eliyahu. 1976, reprinted 1978. "The Venetian Cotton Trade in Syria in the Later Middle Ages." Reprinted pp. 675–715 in his *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*.

Ashtor, Eliyahu. 1978. *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*. London: Variorum Reprints. Collection of French and English essays reprinted from various journals, 1956–1977.

Ashtor, Eliyahu. 1981. "Levantine Sugar Industry in the Late Middle Ages: A Case of Technological Decline," pp. 91–132 in *The Islamic Middle East, 700–1900: Studies in Economic and Social History*. ed. by Abraham L. Udovitch. Princeton: Darwin Press.

Ashtor, Eliyahu. 1983. *Levant Trade in the Later Middle Ages*. Princeton: Princeton University Press. Primarily on Italian merchants and Mideast trade.

Aubin, J. 1953. "Les Princes d'Ormuz du XIIIe au XVe siècle," *Journal Archéologie* 241: 80–146.

Aubin, J. 1959. "La ruine de Siraf et les routes du Golfe Persique aux XIe et XIIe siècles," *Cahiers de Civilisation Médiévale* X–XIII (July–September): 187–199.

Aubin, J. 1964. "Y a-t-il interruption du commerce par mer entre le Golfe Persique et l'Inde du XIe au XIVe siècles?" pp. 165–173 in *Océan Indien et Méditerranée*. Sixième Colloque d'Histoire Maritime. ed. by Lourenço Marques. Paris: S.E.V.P.E.N.

Ayalon, David. 1956. *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom: A Challenge to a Medieval Society*. London: Vallentine, Mitchell.

Bowen, Richard le Baron. 1949. *Arab Dhows of Eastern Arabia*. Rehoboth, Massachusetts: Privately printed.

Bowen, Richard le Baron. 1951. "The Dhow Sailor," reprinted from *The American Neptune* XI (July).

Brummett, Palmira. 1987. "Venetian/Ottoman Relations." Ph.D. Thesis, University of Chicago. Chapter II is entitled "The Transformation of Venetian Diplomatic Policy Prior to the Conquest of Cairo (1503–1517)."

Cahen, Claude. 1964–65. "Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Egypte médiévale d'après le Minhadj d'al-Makhzumi." Offprint by Brill, Leiden. Originally appeared in *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 8, Part 3 (November 1964).

Cahen, Claude. 1970. "Le commerce musulman dans l'Océan Indien au moyen âge," pp. 179–189 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Cambridge Economic History series on the Middle East.

Chittick, H. Neville. 1974. *Kilwa: An Islamic Trading City on the East African Coast*. 2 volumes. Nairobi: British Institute in Eastern Africa.

Cook, M. A., ed. 1970. *Studies in the Economic History of the Middle East From the Rise of Islam to the Present Day*. Oxford: Oxford University Press.

Depping, G. B. 1830. *Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe depuis les croisades jusqu'à la fondation des colonies d'Amerique*. 2 volumes. Paris: L'Imprimerie Royale.

Dols, Michael. 1981. "The General Mortality of the Black Death in the Mamluk Empire," pp. 397–428 in *The Islamic Middle East, 700–1900: Studies in Economic and Social History*. ed. by Abraham L. Udovitch. Princeton: Darwin Press.

Ehrenkreutz, Andrew. 1981. "Strategic Implications of the Slave Trade between Genoa and Mamluk Egypt in the Second Half of the Thirteenth Century," pp. 335–345 in *The Islamic Middle East: 700–1900: Studies in Economic and Social History*. ed. by Abraham Udovitch. Princeton: Darwin Press.

El-Messiri, Sawsan. 1980. "Class and Community in an Egyptian Textile Town." Ph.D. dissertation, University of Hull (on Mehalla al-Kubra, Egypt).

Encyclopedia of Islam II. 1970. Economy, Society, Institutions. Leiden: E. J. Brill.

Ferrand, Gabriel. 1913 and 1914. *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs à l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIe siècles*. 2 volumes. Paris: Ernest Leroux.

Ferrand, Gabriel. 1921–28. *Instructions nautiques et routiers Arabes et Portugais des XVe et XVI siècles*. Reproduits, traduits and annotés par G. Ferrand. 6 volumes. Paris: Librairie Orientaliste Paul Geuthner.

Ferrand, Gabriel, trans. and ed. 1922. *Voyage du marchand arabe Sulayman en Inde et en Chine redigé en 851, suivi de remarques par Abû-Zaid Hasan (vers 916)*. Paris: Editions Bossard. Volume VII of *Les Classiques de l'Orient*.

Fischel, W. J. 1958. "The Spice Trade in Mamluk Egypt," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 1: 157–174.

Goitein, Solomon. 1957. "The Rise of the Near Eastern Bourgeoisie in Early Islamic Times," *Journal of World History* III: 583–604.

Goitein, Solomon. 1958. "New Light on the Beginnings of the Karimi Merchants," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 1: 175–184.

Goitein, Solomon. 1961. "The Main Industries of the Mediterranean as Reflected in the Records of the Cairo Geniza," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 4: 168–197.

Goitein, Solomon. 1964a. "Artisans en Méditerrannée orientale aux haut moyen âge." *Annales* XIX: 847–868.

Goitein, Solomon. 1964b. *Jews and Arabs: Their Contacts through the Ages*. New York: Schocken Books.

Goitein, Solomon. 1966a. *Studies in Islamic History and Institutions*. Leiden: E. J. Brill.

Goitein, Solomon. 1966b. "The Mentality of the Middle Class in Medieval Islam," pp. 242–254 in *Studies in Islamic History and Institutions*. Leiden: E. J. Brill.

Goitein, Solomon. 1967. *A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*. Volume I, *Economic Foundations*, of particular significance. Berkeley and Los Angeles: University of California Press. See also subsequent 3 volumes published to 1983. Vol. II on the *Community*; Vol. III on *The Family*; Vol. IV on *Daily Life*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

Goitein, Solomon. 1980. "From Aden to India: Specimens of the Correspondence of India Traders of the Twelfth Century," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XXII: 43–66.

Groom, N. St. J. 1981. *Frankincense and Myrrh: A Study of the Arab Incense Trade*. London: Longman.

Haarmon, Ulrich. 1984. "The Sons of Mamluks in Late Medieval Egypt," pp. 141–168 in *Land Tenure and Social Transformation in the Middle East*. ed. by Tarif Khalidi. Beirut: American University of Beirut Press.

Hamdan, Gamal. 1962. "The Pattern of Medieval Urbanism in the Arab World," *Geography* (Sheffield) XLVII, No. 215, Part 2 (April) 121–134.

Heyd, W. 1878–1879. *Geschichte des Levantehandels im Mittelalter*. 2 vols. Stuttgart: J. G. Cotta.

Heyd, W. 1885–1886. *Histoire du commerce du Levant au moyen âge*. French translation by Furcy-Raynaud. In 2 volumes of which Vol. I is most relevant. Leipzig: Otto Harrassowitz. This was reissued in Amsterdam in 1983 by A. M. Hakkert. The French translation is very inaccurate; it is better to use the original German.

Hilal, Adil Ismail Muhammad. 1983. "Sultan al-Mansur Qalawun's Policy with the Latin States of Syria 1279–90, and the Fall of Acre." Cairo: American University in Cairo, Department of History. Typed thesis.

Holt, P. M. 1982. "Three Biographies of al-Zahir Baybars," pp. 19–29 in *Medieval Historical Writing in the Christian and Islamic Worlds*. ed. by D. O. Morgan. London: School of Oriental and African Studies.

Hourani, George F. 1951. *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Princeton: Princeton University Press.

Hudud al-'Alam. "The Regions of the World;" a Persian Geography 372 A.H.–982 A.D. (anonymous). 1937. Translated and explained by V. Minorsky. 1937. Oxford: Oxford University Press. Also E. J. W. Memorial New Series XI, with preface by V. V. Barthold, ed. by C. E. Bosworth. 2nd ed. 1970. London: Luzac.

Humphreys, R. Stephen. 1977. *From Saladin to the Mongols: The Ayyubids of Damascus, 1193–1260*. Albany: The State University of New York Press.

Ibn al-Balkhi (1104–1117). 1912. "Description of the Province of Fars in Persia at the Beginning of the Fourteenth Century," *Journal of the Royal Asiatic Society*: 1–30, 311–339, 865–889.

Ibn Battuta (died 1377). *The Travels of Ibn Battuta, A.D. 1325–1354*. English trans. by Sir H. A. R. Gibb. Full edition in 4 volumes. 1958–71. Cambridge: Cambridge University Press for the Hakluyt Society. See also *Voyages d'Ibn Batoutah*. 1854–1874. Arabic text accompanied by a French translation by C. Defrémery and

Dr. B. R. Sanguinetti. 5 volumes. Paris: Imprimerie Nationale. An English translation of the sections dealing with India, the Maldive Islands, and Ceylon is available by A. Mahdi Husain. 1955. Baroda: Oriental Institute.

Ibn Battuta. Eng. trans. of selections. 1919. *Travels in Asia and Africa, 1325–1354*. Trans. by H. A. R. Gibb. London: G. Routledge & Sons. Reissued 1969. New York: A.M. Kelley.

Ibn Hawqal. Abu al-Qasim Muhammad. *Kitab Surat al-'Ard*. French trans. by J. H. Kramers and Gaston Wiet. 1864. *Configuration de la terre*. Paris: Maison Neuve & Larose.

Ibn Hawqal (d. 988). 1800. *The Oriental Geography of Ebn Haukal, an Arabian Traveller of the Tenth Century*. Trans. by William Ouseley. London: Wilson & Co.

Ibn Iyas. 1945. *Histoire des mamlouks circassiens*. Trans. by Gaston Wiet. Cairo: Imprimerie de l'Institut Français d'Archéologie Orientale.

Ibn Iyas (1448–ca.1524). 1955. *Journal d'un bourgeois du Caire: Chronique d'Ibn Iyâs*. Traduit et annoté par Gaston Wiet. Paris: A. Colin.

Ibn Jubayr, Travels of. 1952. Trans. by J. C. Broadhurst. London: Jonathan Cape.

Issawi, Charles. 1970. "The Decline of Middle Eastern Trade, 1100–1850," pp. 245–266 in *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*. ed. by D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Jacoby, David. 1977. "L'expansion occidentale dans le Levant: les Vénetiens à Acre dans la seconde moitié du treizième siècle," *The Journal of Medieval History* 3: 225–264. Reprinted in Jacoby (1979).

Jacoby, David. 1979. *Recherches sur la Méditerranée orientale du XIIe au XVe siècles. Peuples, sociétés, économies*. London: Variorum Reprints.

Kuwabara, J. 1928, 1935. "P'u shou-keng. . . . A General Sketch of the Trade of the Arabs in China during the T'ang and Sung Eras," *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* II: 1–79; VII: 1–104.

Labib, Subhi. 1965. *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171–1517)*. Wiesbaden: F. Steiner.

Labib, Subhi. 1970. "Les marchands Karimis en Orient et sur l'Océan Indien," pp. 209–214 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lamb, A. 1964. "A Visit to Siraf, an Ancient Port of the Persian Gulf," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXXVII: 1–19.

Lambton, A. 1962. "The Merchant in Medieval Islam," pp. 121–130 in *A Locust's Leg, Studies in Honour of S. H Taqizadeh*. London: Percy Lund, Humphries & Co.

Lapidus, Ira M. 1967. *Muslim Cities in the Later Middle Ages*. [Aleppo, Damascus, some Cairo.] Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press. Second edition Cambridge University Press, 1984.

Le Lannous, Maurice. 1970. "Les grandes voies de relations entre l'Orient et l'Occident," pp. 21–28 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lewis, Bernard. 1948–50. "The Fatimids and the Route to India," *IFM*, XI.

Lopez, R. S., Harry Miskimin, and Abraham Udovitch. 1970. "England to Egypt, 1350-1500: Long-Term Trends and Long-Distance Trade," pp. 93-128 in *Studies in the Economic History of the Middle East*. ed. by M. A. Cook. London: Oxford University Press.

Marques, Lourenço, ed. 1964. *Océan Indien et Méditerranée*. Sixième Colloque d'Histoire Maritime. Paris: S.E.V.P.E.N.

Martin, Esmond Bradley. 1978. *Cargoes of the East: the Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean*. London: Elm Tree Books.

Minorsky, M. V. 1951. "Géographes et voyageurs musulmans," *Bulletin de la Société Royale de Géographie d'Egypte* XXIV: 19–46.

Mollat, M. 1971. "Les relations de l'Afrique de l'Est avec Asie," *Cahiers d'Histoire Mondiale* XIII, No. 2 (Neuchatel): 291–316.

Morley, J. A. E. 1949. "The Arabs and the Eastern Trade," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XII: 143–175.

Pauty, E. 1951. "Villes spontanées et villes crées en Islam," *Annales de l'Institut d'Etudes Orientales* IX (Algiers): 52–75.

Petry, Carl F. 1981. *The Civilian Elite of Cairo in the Later Middle Ages*. Princeton: Princeton University Press.

Pirenne, Jacqueline. 1970. "Le développement de la navigation Egypte-Inde dans l'antiquité," pp. 101–119 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Prawer, J. 1951. "The *Assise de teneure* and the *Assise de vente*; a Study of Landed Property in the Latin Kingdom," *The Economic History Review*, 2nd series IV: 77–87.

Rabie, Hassanein M. 1972. *The Financial System of Egypt A. H. 564–741, A.D. 1169–1341*. London: Oxford University Press.

Reinaud, J. T. 1845. *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine dans le IXe siècle de l'ère Chrétienne*.

Arabic text and French trans. of Hasan ibn Yazid Abu-Zayd al-Sirafi. Paris: Imprimerie Royale. 2 volumes: Tome I, Introduction (pp. i clxxx) and translation; Tome II, Arabic text. See also Ferrand and Sauvaget.

Richard, Jean. 1976. "Colonies marchandes privilegiées et marché seigneurial: La fonde d'Acre et ses 'droitures'," reprinted in his *Orient et Occident au moyen âge: contact et relations (XIIe–XVes)*. London: Variorum Reprints.

Richards, D. S. ed. 1970. *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Richards, D.S. 1982. "Ibn Athir and the Later Parts of the *Kamil*: A Study in Aims and Methods," pp. 76–108 in *Medieval Historical Writing in the Christian and Islamic Worlds*. ed. by D.O. Morgan. London: School of Oriental and African Studies.

Rodinson, Maxime. Original 1966, English trans. 1974. *Islam and Capitalism*. London: Allen Lane.

Sauvaget, Jean. 1934. "Esquisse d'une histoire de la ville de Damas," *Revue d'Etudes Islamiques*: 421–480.

Sauvaget, Jean. 1940. "Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Indes," *Journal Asiatique*: 11–20.

Sauvaget, Jean. 1941. *Alep: Essai sur le développement d'une grande ville syrienne*. Text and Atlas in 2 volumes. Paris: Paul Geuthner.

Sauvaget, Jean., ed. and trans. 1948. *Akhbar as-Sin wa l'Hind, Relation de la Chine et de l'Inde*. Paris: Belles Lettres.

Sauvaget, Jean, ed. 1949. *La Chronique de Damas d'al-Jazari, Années 689–698 H.* Paris: H. Champion.

Scanlon, George. 1970. "Egypt and China: Trade and Imitation," pp. 81–95 in *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*. ed. by D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Serjeant, R. B. 1963. *The Portuguese off the South Arabian Coast*. Oxford: The Clarendon Press.

Shboul, Ahmad M. H. 1979. *Al-Mas'udi and His World; a Muslim Humanist and His Interest in Non-Muslims*. London: Ithaca Press.

Stern, S. M. 1967. "Ramisht of Siraf, A Merchant Millionaire of the Twelfth Century," *Journal of the Royal Asiatic Society*: 10–14.

Teixeira da Mota, A. 1964. "Méthodes de navigation et cartographie nautique dans l'Océan Indien avant le XVI siècle," pp. 49–90 in *Océan Indien et Méditerranée*. Sixième Colloque International d'Histoire Maritime. Paris: S.E.V.P.E.N.

Tibbetts, G. R. 1981. Trans. and ed. with lengthy introduction. *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese. The Kitab al-fawa'id fi usul al-bahr wa'l-qawa'id of Ah-*

mud B. Majid al-Najdi. London: Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland.

Toussaint, Auguste. 1966. *A History of the Indian Ocean*. London: Routledge and Kegan Paul.

Tyan, Emile. 1960. *Histoire de l'organisation judiciare en pays d'Islam*. 2nd ed. rev. Leiden: E. J. Brill.

Udovitch, Abraham. 1967. "Credit as a Means of Investment in Medieval Islamic Trade," *Journal of African and Oriental Studies* 80: 260–264.

Udovitch, Abraham. 1970a. *Partnership and Profit in Medieval Islam*. Princeton: Princeton University Press.

Udovitch, Abraham. 1970b. "Commercial Techniques in Early Medieval Islamic Trade," pp. 37–62 in *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*. ed. by D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Udovitch, Abraham. 1979, reprinted 1981. "Bankers without Banks: Commerce, Banking and Society in the Islamic World of the Middle Ages," pp. 255–273 in *The Dawn of Modern Banking*. New Haven: Yale University Press. Reprinted Princeton: Program in Near Eastern Studies.

Udovitch, Abraham, ed. 1981. *The Islamic Middle East, 700–1900: Studies in Economic and Social History*. Princeton: Darwin Press.

Udovitch, Abraham. 1985. "Islamic Law and the Social Context of Exchange in the Medieval Middle East," *History and Anthropology* I (England): 445–464.

Watson, Andrew M. 1981. "A Medieval Green Revolution: New Crops and Farming Techniques in the Early Islamic World," pp. 29–58 in *The Islamic Middle East, 700–1900: Studies in Economic and Social History*. ed. by Abraham Udovitch. Princeton: Darwin Press.

Weissman, Keith. 1986. Lecture at University of Chicago. Unpublished.

Wiet, Gaston. 1955. "Les marchands d'épices sous les sultans mamlouks," *Cahiers d'Histoire Egyptienne*, série VII, fasc. 2 (May): 81–147.

Wiet, Gaston. 1964. *Cairo: City of Art and Commerce*. Norman: University of Oklahoma Press.

Wiet, Gaston. 1971. *Baghdad: Metropolis of the Abbasid Caliphate*. Trans. by Seymour Feiler. Norman: University of Oklahoma Press.

Ziadeh, Nicola A. 1953. *Urban Life in Syria under the Early Mamluks*. Beirut: American Press.

Ziadeh, Nicola A. 1964. *Damascus Under the Mamluks*. Norman: University of Oklahoma Press.

Asia

General and India

Abulfeda (1273–1331). 1957. "Abu l-Fida's Description of India (Hind and Sind)," trans. by S. Maqbul Ahmad and Muhammad Muzaffer Andarabi. *Medieval India Quarterly* II: 147–170. Selections from *Taqwin al-Buldan* of Abu al-Fida.

al-Idrisi. 1960. *India and the Neighbouring Territories in the Kitab Nuzhat al-Mushtaq fi-Khiteraq al 'Afuq of al-Sharif al-Idrisi.* Trans. and commentary by S. Maqbul Ahmad, with a forward by V. Minorsky. Leiden: E. J. Brill.

Anstey, V. 1952. *The Economic Development of India.* London and New York: Longmans, Green and Co.

Appadorai, A. 1936. *Economic Conditions in Southern India (A.D. 1000–1500).* 2 volumes. Madras: University of Madras.

Arasaratnam, Sinnappah. 1986. *Merchants, Companies, and Commerce on the Coromandel Coast, 1650–1740.* Delhi: Oxford University Press.

Attman, Artur. 1981. *The Bullion Flow between Europe and the East, 1000–1750.* Goteborg: Kungl. Veternskaps-Och Vitterhessamhallet.

Ballard, George A. 1984. *Rulers of the Indian Ocean.* New York-Delhi: Neeraj Publishing House.

Barbosa, Duarte, 1867, reprinted 1970. *A Description of the Coasts of East Africa and Malabar.* ed. and trans. by Henry J. Stavely. Originally published Hakluyt Society, First Series No. 11; reprinted London.

Bartholomew, J. G. 1913. *A Literary and Historical Atlas of Asia.* London: J. M. Dent & Sons.

Bastin, John Sturgus. 1961. "The Changing Balance of the Southeast Asian Pepper Trade," *Essays on Indonesian and Malayan History* I: 19–52. Singapore: Eastern Universities Press.

Bayly, C.A. 1985. "State and Economy in India over Seven Hundred Years," *Economic History Review*, Second Series 38, No. 4: 583–596.

Beckingham, C. F. and G. W. B. Huntingford, editors [of Francisco Alvares]. 1961. *The Prester John of the Indies.* London: Cambridge University Press, Hakluyt Society. 2 volumes.

Bhattacharya, Bimalendu. 1979. *Urban Developments in India Since Prehistoric Times.* Delhi: Shree Publishing House.

Bhattacharya, S. and R. Thapar, eds. 1986. *Situating Indian History.* Delhi: Oxford University Press.

Byers, T. J. and H. Mukhia, eds. 1985. *Feudalism and Non-European Societies*. London: Frank Cass.

The Cambridge Economic History of India. 1982. Vol. I. *c. 1200–c. 1750*. ed. by T. Raychaudhuri and Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press. See the chapters by Simon Digby and Burton Stein.

Chaudhuri, K. N. 1985. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.

Cortesão, A., ed. 1944. *The Suma Oriental of Tomé Pires*. 2 volumes. London: The Hakluyt Society.

Dallapiccola, A. L. and S. Z. Lallemant, eds. 1985. *Vijayanagara: City and Empire—New Currents of Research*. Stuttgart: Steiner Verlag.

Das Gupta, Ashin. 1967. *Malabar in Asian Trade: 1740–1800*. Cambridge: Cambridge University Press. Includes section on earlier period.

Digby, Simon. 1982. "The Maritime Trade of India," pp. 125–159 in *The Cambridge Economic History of India*, Vol. 1. ed. by T. Raychaudhuri and Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Elliot, Henry M. and John Dowson. Original 1867–1877, reprinted 1969. *The History of India, as Told by Its Own Historians*. 8 volumes. Allahabad: Kitab Mahal.

Fritz, John M., George Mitchell, and M. S. Nagaraja Rao. 1985. *Where Kings and Gods Meet*. Tucson: University of Arizona Press.

Goitein, S. D. 1954. "From the Mediterranean to India: Documents on the Trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries," *Speculum* XXIX: 181–197.

Goitein, S. D. 1963. "Letters and Documents on the India Trade in Medieval Times," *Islamic Culture* 37, No. 3: 188–205.

Gopal, Surendra. 1975. *Commerce and Crafts in Gujarat: A Study in the Impact of European Expansion on Precapitalist Economy*. New Delhi: People's Publishing House.

Grewel, J. S. and Indu Banga, eds. 1981. *Studies in Urban History*. Amritsar: Guru Nanak Deo University.

Habib, Irfan. 1976. "Notes on the Indian Textile Industry in the Seventeenth Century," *S. C. Sarkar Felicitation Volume*. New Delhi.

Habib, Irfan. 1980. "The Technology and Economy of Mughal India," *The Indian Economic and Social History Review* XVII: 1–34.

Habib, Irfan. 1982. "Northern India Under the Sultanate," pp. 45–101 in *The Cambridge Economic History of India*, Vol. 1. ed. by T.

Raychaudhuri and Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Hall, D. G. E. 1981. *A History of South-East Asia*, 4th ed. London: The Macmillan Press.

Hall, Kenneth. 1978. "International Trade and Foreign Diplomacy in Early Medieval South India," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XXI: 75–98.

Hall, Kenneth R. 1980. *Trade and Statecraft in the Age of the Colas*. New Delhi: Abhinav Publications.

Heitzman, E. J. 1985. "Gifts of Power, Temples, Politics and the Economy in Medieval South India." Ph.D. dissertation, University of Pennsylvania.

Husayn Nainar. 1942. *Arab Geographers' Knowledge of South India*. Madras: University of Madras.

Ibn Battuta. 1955. *The Rehla of Ibn Battuta (India, Maldive Islands and Ceylon)*. Trans. with comments by A. Mahdi Husain. Baroda: Oriental Institute.

Indrapala, K. 1971. "South Indian Mercantile Communities in Ceylon, circa 950–1250," *The Ceylon Journal of Historical and Social Studies*, New Series 1, No. 2: 101–113.

Karashima, N. 1984. *South Indian History and Society: Studies from Inscriptions, 850–1800*. Delhi: Oxford University Press.

Krishna Ayyar, K. V. 1938. *The Zamorins of Calicut, From Earliest Times Down to A.D. 1806*. Calicut: Norman Printing Bureau.

Krishna Ayyar, K. V. 1966. *A Short History of Kerala*. Ernakulum: Pai & Co.

Krishnaswami Pillai, A. 1964. *The Tamil Country under Vijayanagaru*. Annamalai Historical Series No. 20. Annamalainagar: Annamalai University.

Loewe, Michael. 1971. "Spices and Silk: Aspects of World Trade in the First Seven Centuries of the Christian Era," *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 2: 166–179.

Logan, William. Reprinted 1981. *Malabar*. 2 volumes. Trivandrum: Charithram Publications.

Mahalingam, T. V. 1940. *Administration and Social Life under Vijayanagar*. Madras: University of Madras.

Mahalingam, T. V. 1951. *Economic Life in the Vijayanagar Empire*. Madras: University of Madras.

Mahalingam, T. V. 1969. *Kancipuram in Early South Indian History*. New York & Madras: Asia Publishing House.

Miller, J. Innes. 1969. *The Spice Trade of the Roman Empire, 29 B.C.–A.D. 641*. Oxford: The Clarendon Press.

Mines, Mattison. 1984. *The Warrior Merchants: Textiles, Trade and Territory in South India*. Cambridge: Cambridge University Press. (Deals with contemporary period but there are precedents.)

Misra, S. C. 1981. "Some Aspects of the Self-Administering Institutions in Medieval Indian Towns," pp. 80–90 in *Studies in Urban History*. ed. by J. S. Grewel and Indu Banaga. Amritsar: Guru Nanak Deo University.

Mookerji, R. K. 1912, 2nd ed. 1962. *Indian Shipping: A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indians from the Earliest Times*. 2nd edition. Allahabad: Kitab Mahal.

Mukhia, H. 1981. "Was There Feudalism in Indian History?" *Journal of Peasant Studies* VIII: 273–310.

Natkiel, Richard and Antony Preston. c. 1986. *The Weidenfeld Atlas of Maritime History*. London: Weidenfeld and Nicolson.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1932a. *Studies in Cola History and Administration*. Madras: University of Madras.

Nilakanta Sastri. K. 1932b. "A Tamil Merchant-Guild in Sumatra," pp. 314–327 in *Tijdschrift voor Indische Taal-. Land-. und Volkenkunde*.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1938. "The Beginnings of Intercourse between India and China," *Indian Historical Quarterly* 14: 380–387.

Nilankanta Sastri, K. A. A. 1955. *The Colas*. 2nd edition. Madras: University of Madras.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1976. fourth rev. ed. *A History of South India from Prehistoric Times to the Fall of Vijayanagar*. Madras and London: Oxford University Press.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1978. *South India and South-East Asia: Studies in Their History and Culture*. Mysore: Geetha Book House.

Nilakanta Sastri, K. A. A. and N. Venkataramanayya, eds. 1946. *Further Sources of Vijayanagara History*. 3 volumes. Madras: University of Madras.

Palat, Ravi Arvind. 1983. "The Vijayanagara Empire: Reintegration of the Agrarian Order of Medieval South India, 1336–1565." Unpublished paper presented to Conference on the Early State and After, Montreal, revised version in *Early State Dynamics*. ed. by J. J. M. Claessen and P. van de Velde. Leiden: E. J. Brill, in press.

Palat, Ravi Arvind. 1986. "From World-Empire to World Economy: Changing Forms of Territorial Integration and Political Domination in Medieval South India." Presented to the Conference on South Asia and World Capitalism at Tufts University. Unpublished paper available from Suny-Binghamton: Fernand Braudel Center.

Pillay, K. K. 1963. *South India and Ceylon*. Madras: University of Madras.

Pillay, K. K. 1969. *A Social History of the Tamils*. Madras: University of Madras.

Poujade, Jean. 1946. *La route des Indes et ses navires*. Paris: Payot.

Ramaswamy, Vijaya. 1980. "Notes on the Textile Technology in Medieval India with Special Reference to South India," *Indian Economic and Social History Review* XVII, 2: 227–241.

Ramaswamy, Vijaya. 1985a. "The Genesis and Historical Role of the Masterweavers in South Indian Textile Production," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XXVIII: 294–325.

Ramaswamy, Vijaya. 1985b. *Textiles and Weaving in Medieval South India*. Delhi: Oxford University Press.

Raychaudhuri, Tapan and Irfan Habib, eds. 1982. *The Cambridge Economic History of India*. Volume I: *c. 1200–c. 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.

Richard, Jean. 1968. "European Voyages in the Indian Ocean and the Caspian Sea," *Iran: Journal of Persian Studies* VI: 45–52.

Richards, John, ed. 1983. *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*. Durham, North Carolina: Duke University Press.

Richards, John F. 1986 unpublished. "Precious Metals and India's Role in the Medieval World Economy." Paper presented to the Conference on South Asia and World Capitalism, Tufts University.

Rockhill, W. W. 1913–1915. "Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coasts of the Indian Ocean during the Fourteenth Century," in *T'oung Pao* (Leiden). Part I in Vol. XIV (1913), pp. 473–476; Vol. XV (1914), pp. 419–447; Vol. XVI (1915), pp. 61–159, 234–271, 374–392, 435–467, 604–626.

Sastry, K. R. R. 1925. *South Indian Guilds*. Madras: Indian Publishing House.

Schwartzberg, Joseph E., ed. 1978. *A Historical Atlas of South Asia*. Chicago: University of Chicago Press.

Sharma, R. S. 1965. *Indian Feudalism: c. 300–1200*. Calcutta: University of Calcutta.

Sharma, R. S. 1985. "How Feudal was Indian Feudalism?" *Journal of Peasant Studies* XII: 19–43.

Singaravelu, S. 1966. *Social Life of the Tamils: The Classical Period*. Kuala Lumpur: University of Malaya.

Singh, M. P. 1985. *Town, Market, Mint and Port in the Mughal Empire 1556–1707: An Administrative-cum-Economic Study*. New Delhi: Adam Publishers.

Spencer, George W. 1983. *The Politics of Expansion: the Chola Conquest of Sri Lanka and Sri Vijaya*. Madras: New Era Press.

Stein, Burton. 1960. "The Economic Function of a Medieval South Indian Temple," *Journal of Asian Studies* 9, No. 2: 163–176.

Stein, Burton. 1965. "Coromandel Trade in Medieval India," pp. 47–62 in *Merchants and Scholars: Essays in the History of Exploration and Trade*, ed. by John Parker. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Stein, Burton. 1969. "Integration of the Agrarian System of South India," pp. 173–215 in *Land Control and Social Structure in Indian History*. ed. by R. E. Frykenberg. Madison: University of Wisconsin Press.

Stein, Burton, ed. 1975. *Essays on South India*. Asian Studies Program, Hawaii: The University Press of Hawaii. See, in particular, his essay, "The State and the Agrarian Order in Medieval South India: A Historiographical Critique," pp. 64–91.

Stein, Burton. 1980. *Peasant State and Society in Medieval South India*. Delhi, Oxford: Oxford University Press.

Stein, Burton. 1982a. "South India," pp. 14–42 in *The Cambridge Economic History of India*, Vol. I. ed. by T. Raychaudhuri and Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Stein, Burton. 1982b. "Vijayanagara c. 1350–1564," pp. 102–124 in *The Cambridge Economic History of India*, Vol. I. ed. by T. Raychaudhuri and Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Stein, Burton. 1985. "Politics, Peasants and the Deconstruction of Feudalism in Medieval India," *Journal of Peasant Studies* XII: 54–86.

Sundaram, K. 1968. *Studies in Economic and Social Conditions of Medieval Andhra, A.D. 1000–1600*. Madras: Triveni Publishers.

Tibbetts, G. R. 1956. "Pre-Islamic Arabia and South-East Asia," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXIX: 182–208.

Venkatarama Ayyar, K. R. 1947. "Medieval Trade, Craft, and Merchant Guilds in South India," *Journal of Indian History* 25: 271–280.

Verma, H. C. 1978. *Medieval Routes to India: Baghdad to Delhi: A Study of Trade and Military Routes*. Calcutta: Naya Prokash.

Wijetunga, W. M. K. 1966. "South Indian Corporate Commercial Organizations in South and Southeast Asia," *First International Conference Seminar of Tamil Studies*: 494–508. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

Wittfogel, Karl. 1957. *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power*. New Haven: Yale University Press.
Zaki, Muhammad. 1981. *Arab Accounts of India during the Fourteenth Century*. New Delhi: Munshiram Manohartcl Publishers.

Strait of Malacca

Bartholomew, J. G. 1913. *A Literary and Historical Atlas of Asia*. London: J. M. Dent & Sons.
Bastin, John and Harry J. Benda. 1968. *A Short History of Modern South East Asia*. Kuala Lumpur: Federal Publications.
Bastin, John S., R. O. Winstedt, and Roelof Roolvink, eds. 1964. *Malayan and Indonesian Studies: Essays Presented to Sir Richard Winstedt on His Eighty-Fifth Birthday*. Oxford: The Clarendon Press.
Berg, Lodewijk Willem Christian van den. 1887. *Hadthramut and the Arab Colonies in the Indian Archipelago*. Partial English trans. by C. W. H. Sealy. Bombay: Government Central Press. Part II includes material on Arab immigrant groups in Sumatra but for the nineteenth century only.
Braddell, Sir Roland. Reprinted 1970. *A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula*. Kuala Lumpur: Malayan Branch of the Royal Asiatic Society Reprint.
Bronson, Bennet. 1977. "Exchange at the Upstream and Downstream Ends: Notes toward a Functional Model of the Coastal States in Southeast Asia," pp. 39–52 in *Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia*. ed. by Karl L. Hutterer. Ann Arbor: Michigan Papers on South and Southeast Asia, No. 13.
Brown, C. C., trans. 1952. "Sejarah Melayu or 'Malay Annals,' " *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXV. Parts 2 and 3: 6–276.
Carey, Iskandar. 1976. *Orang Asli: The Aboriginal Tribes of Peninsular Malaysia*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
Coedès, G. 1918. "Le royaume de Crivijaya," *Bulletin de l'Ecole Française d'Extrême-Orient* (Hanoi and Paris) XVIII, No. 6: 1–36.
Coedès, G. 1968. *The Indianized States of Southeast Asia*. ed. by W. F. Vella and trans. by S. B. Cowing. Honolulu: East-West Center. Translation of *Les états hindouises d'Indochine et d'Indonésie*. Paris: Edition de Boccard, 1964 (first edition 1949).
Coedès, G. 1966, reissued 1983. English trans. *The Making of South East Asia*. Berkeley: University of California Press paper reissue.
Cordier, Henri. 1912–32. *Bibliothèca Indosinica*. In *Etudes Asiatiques*.

Publications de l'Ecole Française d'Extrême-Orient. 4 volumes and index. Paris: Imprimerie Nationale, E. Leroux.

Cortesão, A., ed. 1944. *The Suma Oriental of Tomé Pires*. 2 volumes. London: The Hakluyt Society.

Cowan, C. D., ed. 1964. *The Economic Development of South East Asia: Studies in Economic History and Political Economy*. London: Allen & Unwin.

Crawfurd, John. 1820. *History of the Indian Archipelago*. 3 volumes. Edinburgh: Archibald Constable.

Crawfurd, J. 1856, reissued 1971. *A Descriptive Dictionary of the Indian Islands and Adjacent Countries*. Originally London. Reissued Kuala Lumpur and New York: Oxford University Press.

Di Meglio, R. R. 1970. "Arab Trade with Indonesia and the Malay Peninsula from the 8th to the 16th Century," pp. 105–136 in *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*. ed. by D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Douglas, F. W. 1949, reprinted 1980. "Notes on the Historical Geography of Malaya. Sidelights on the Malay Annals," pp. 459–515 in *A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula*. ed. by R. Braddell. Kuala Lumpur: Malayan Branch of the Royal Asiatic Society Reprint.

Ferrand, G. 1922. "L'empire sumatranais de crivijaya," *Journal Asiatique* (Paris) XX (July–September): 1–104; (October–December): 161–246.

Hall, D. G. E. 1961. *Historians of South East Asia*. London: Oxford University Press.

Hall, D. G. E. 1964, reissued 1968. *A History of South-East Asia*. London and New York: St. Martin's Press.

Hall, Kenneth R. 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Heard, Nigel. 1968. *The Dominance of the East*. London: Blandford Press.

Hutterer, Karl L., ed. 1977. *Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia. Perspectives from Prehistory and Ethnography*. Ann Arbor: University of Michigan Papers on South and Southeast Asia, No. 13.

Lach, D. F. 1965–1977. *Asia in the Making of Europe*. Starts with Vol I, Book I. Chicago: University of Chicago Press, 1965. Several not relevant. Vol. II, Book I, *The Visual Arts*. 1970; Book II, *The Literary Arts*. 1977. Most important for our purposes is Vol. II, Book III, *The Scholarly Disciplines*. 1977.

Lim, Heng Kow. 1978. *The Evolution of the Urban System in Malaya*. Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.

MacKnight, C. C. 1986. "Changing Perspectives in Island Southeast Asia," pp. 215–227 in *Southeast Asia in the 9th to 14th Centuries*. ed. by David G. Marr and A. C. Milner. Singapore: Chong Moh.

Majumdar, R. C. 1937–38. *Hindu Colonies in the Far East*. 2 volumes. Lahore: The Punjab Sanskrit Book Depot. 2nd ed. 1963. Calcutta: Firma K. L. Kuknopadhyay.

Majumdar, R. C. 1963. *Ancient Indian Colonization in South-East Asia*. Baroda: B. J. Sandesara.

Marr, David G. and A. C. Milner, eds. 1986. *Southeast Asia in the 9th to 14th Centuries*. Singapore Institute of Southeast Asian Studies and the Research School of Pacific Studies, Australian National University. Singapore: Chong Moh.

Marsden, William. 3rd ed. 1811, reprinted 1966. *A History of Sumatra*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

McCloud, Donald G. 1986. *System and Process in Southeast Asia: The Evolution of a Region*. Boulder, Colorado: Westview Press.

Meilink-Roelofsz, M. A. P. 1970. "Trade and Islam in the Malay–Indonesian Archipelago Prior to the Arrival of the Europeans," pp. 137–157 in *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*. ed. by D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Nilakanta Sastri, K. A. 1940. "Sri Vijaya," *Bulletin de l'Ecole Française d'Extrême-Orient* XL: 239–313.

Nilakanta Sastri, K. A. 1949. *History of Sri Vijaya*. Madras: University of Madras Press.

Nilakanta Sastri, K. A. 1978. *South India and South-East Asia: Studies in Their History and Culture*. Mysore: Geetha Book House.

Nooteboom, C. 1950–1951. "Sumatra en de zeevaart op de Indische Oceaan," pp. 119–127 in *Indonesië, vierdejaargang 1950–1951*. S'Gravenhage: van Hoeve.

Pigeaud, T. G. T., ed. 1960–63. *Java in the Fourteenth Century. A Study in Cultural History . . . 1365 A.D.* 3rd edition in 5 volumes. The Hague: M. Nijhoff.

Pires, Tomé. See Cortesão (1944).

Sandu, Kernial Singh and Paul Wheatley. 1983. *Melaka: The Transformation of a Malay Capital c. 1400–1980*. 2 volumes. Kuala Lumpur: Oxford University Press for the Institute of Southeast Asian Studies.

Simkin, C. G. F. 1968. *The Traditional Trade of Asia*. London: Oxford University Press.

Sopher, David E. 1965. *The Sea Nomads. A Study Based on the Literature*

of the Maritime Boat People of Southeast Asia. Memoirs of the National Museum, Singapore, No. 5. Printed by Lim Bian Han.

Tibbetts, G. R. 1956a. "The Malay Peninsula as Known to the Arab Geographers," *Journal of Tropical Geography* IX: 21–60.

Tibbetts, G. R. 1956b. "Pre-Islamic Arabia and South East Asia," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXIX: 182–208.

Tibbetts, G. R. 1957. "Early Muslim Traders in South East Asia," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXX: 1–45.

Tregonning, K. G. 1962. *Malaysian Historical Sources*. Singapore: Department of History, University of Singapore.

van Leur, J. C. 1955. "On Early Asian Trade," *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. The Hague-Bandung.

Wang, Gungwu, ed. 1964. *Malaysia: A Survey*. London: Pall Mall Press and also Praeger.

Wheatley, Paul. 1961. *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

Wheatley, Paul. 1983. *Nagara and Commandery: Origins of the Southeast Asian Urban Traditions*. Chicago: University of Chicago Geography Department.

Whitmore, John K. 1977. "The Opening of Southeast Asia, Trading Patterns through the Centuries," pp. 139–153 in *Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia. Perspectives from Prehistory and Ethnography*. ed. by Karl L. Hutterer. Ann Arbor: University of Michigan Papers on South and Southeast Asia, No. 13.

Winstedt, R. O. 1917. "The Advent of Muhammadanism in the Malay Peninsula and Archipelago," *Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society* 77: 171–175.

Winstedt, R. O. 1935. "A History of Malaya," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XIII: 1–210. Second edition, Singapore, 1962.

Winstedt, R. O. 1948. *Malaya and its History*. London: Hutchinson's University Library.

Winstedt, R. O. 1982. *A History of Malaya*, revised and enlarged. Kuala Lumpur: Marican and Sons. (See Winstedt, 1935.)

Wolters, O. W. 1967. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya*. Ithaca: Cornell University Press.

Wolters, O. W. 1970. *The Fall of Srivijaya in Malay History*. Ithaca: Cornell University Press.

Wolters, O. W. 1975. "Landfall on the Palembang Coast in Medieval Times," *Indonesia* 20: 1–57.

China

Allsen, Thomas, 1983. "The Yuan Dynasty and the Uighurs of Turfan in the 13th Century," pp. 243–280 in *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th–14th Centuries*. ed. by Morris Rossabi. Berkeley: University of California Press.

Aubin, F., ed. 1970–1980. *Etudes Song. In mémoriam Etienne Balazs*. This is a serial publication of articles. Série: Histoire et Institutions. Paris: Mouton & Cie. and Ecole des Hautes Etudes.

Balazs, E. 1964a. "The Birth of Capitalism in China," pp. 34–54 in *Chinese Civilization and Bureaucracy: Variations on a Theme*. Trans. by H. M. Wright. New Haven and London: Yale University Press.

Balazs, E. 1964b. *Chinese Civilization and Bureaucracy: Variations on a Theme*. Trans. by H. M. Wright. New Haven and London: Yale University Press.

Balazs, E. 1976. "Une carte des centres commerciaux de la Chine à la fin du 11e siècle," pp. 275–280 in *Etudes Song. In mémoriam Etienne Balazs*. ed. by F. Aubin. Paris: Mouton.

Bulletin of Sung and Yuan Studies. Annual to 1981; continues as *Sung Studies Newsletter*.

Carter, T. F. 1925, 2nd ed. 1955. *The Invention of Printing in China and its Spread Westward*. Second edition revised by L. C. Goodrich. New York: Ronald Press Co.

Chan, Albert. 1982. *The Glory and Fall of the Ming Dynasty*. Norman: University of Oklahoma Press.

Chang, Fu-jui. 1962. *Les fonctionnaires des Song: index de titres*. Paris: Mouton.

Chang, Wing-tsit. 1957. "Neo-Confucianism and Chinese Scientific Thought," in *Philosophy East and West* 6. An attempt to explain the failure of China to develop modern science.

Chau, Ju-Kua. 1911. *Chau Ju-Kua: Chu-fan-chi [His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries*]. Translated from the Chinese by Friedrich Hirth and W. W. Rockhill. St. Petersburg: Printing Office of the Imperial Academy of Sciences.

Chou, Chin-chêng. 1974. *An Economic History of China*. Trans. by Edward Kaplan. Bellingham: Program in East Asian Studies, Western Washington State College.

Dawson, Raymond S. 1972, 1976. *Imperial China*. London: Hutchinson. Also Harmondsworth: Penguin.

de Rachewiltz, Igor. 1983. "Turks in China under the Mongols: A Preliminary Investigation of Turco-Mongol Relations in the 13th and 14th Centuries," pp. 281–310 in *China among Equals: The Middle Kingdom and its Neighbors, 10th–14th Centuries*, ed. by Morris Rossabi. Berkeley: University of California Press.

Di Meglio, R. R. 1965. "Il commercio arabo con la Cina dal X secolo all'avvento dei Mongoli," *Annali Istituto Universitari Orientale di Napoli*: 89–95.

Duyvendak, J. J. L. 1949. *China's Discovery of Africa*. London: A. Probsthain.

Elvin, Mark. 1973. *The Pattern of the Chinese Past*. Stanford: Stanford University Press.

Enoki, Kazuo. 1954. "Some Remarks on the Country of Ta-Sh'ih as Known to the Chinese Under the Sung," *Asia Major* IV. 1. New Series: 1–19.

Fairbank, John K. 1957. *Chinese Thought and Institutions*. Chicago: University of Chicago Press.

Fairbank, J. et al. 1973. *East Asia: Tradition and Transformation*. Boston: Houghton Mifflin.

Filesi, Teobaldo. 1972. *China and Africa in the Middle Ages*. Trans. by David Morison. London: Frank Cass in association with the Central Asian Research Centre. Published originally in Italian in 1962.

Gernet, Jacques. 1962. *Daily Life in China on the Eve of the Mongol Invasion, 1250–1276* [Hangchow, China]. Trans. by H. M. Wright. London: Allen & Unwin.

Grousset, René. 1942. *Histoire de la Chine*. (Paris) 1952 English trans. *The Rise and Splendour of the Chinese Empire*. London: G. Bles.

Haeger, John W., ed. 1975. *Crisis and Prosperity in Sung China*. Tucson: University of Arizona Press.

Hartwell, Robert. 1962. "A Revolution in the Chinese Iron and Coal Industries during the Northern Sung, 960–1126 A.D.," *Journal of Asian Studies* XXI: 153–162.

Hartwell, Robert. 1966. "Markets, Technology, and the Structure of Enterprise in the Development of the Eleventh-Century Chinese Iron and Steel Industry," *Journal of Economic History* XXVI: 29–58.

Hartwell, Robert. 1967. "A Cycle of Economic Change in Imperial China:

Coal and Iron in Northeast China, 750–1350," *Journal of the Social and Economic History of the Orient* X: 102–159.

Hartwell, Robert. 1982. "Demographic, Political, and Social Transformations of China, 750–1550." *Harvard Journal of Asiatic Studies* XXXXII: 365–442.

Hermann, Albert. 1966. *An Historical Atlas of China*. Chicago: Aldine Publishing Co.

Hervouet, Yves. 1969. *Bibliographie des travaux en langues occidentales sur les Song parus de 1946 à 1965*. Bordeaux: Université de Bordeaux.

Hirth, Friedrich and W. W. Rockhill, eds. and trans. 1911. *Chau Ju-Kua*. St. Petersburg: Printing Office of the Imperial Academy of Sciences. See Chau (1911).

Ho, Ping-ti. 1970. "An Estimate of the Total Population of Sung-Chin China," pp. 34–54 in *Etudes Song. In mémoriam Etienne Balazs*, Sér. 1, No. 1. ed. by F. Aubin. Paris: Mouton & Cie. and Ecole des Hautes Etudes.

Hsiao, Chi-ching. 1978. *The Military Establishment of the Yuan Dynasty*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Hsieh, Chiao-min. 1973. *Atlas of China*. ed. by Christopher Salter. New York: McGraw-Hill.

Hucker, Charles O. 1975. *China's Imperial Past: An Introduction to Chinese History and Culture*. Stanford: Stanford University Press.

Hucker, Charles O. 1978. *China to 1850: A Short History*. Stanford: Stanford University Press.

Hudson, G. F. 1970. "The Medieval Trade of China," pp. 159–168 in *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*. ed. by D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Ibn Battuta. 1929. *Travels in Asia and Africa, 1325–1354. Selections*. Trans. by H. A. R. Gibb. Paper reprint 1983. London: Routledge and Kegan Paul.

Kahle, Paul. 1956. "Chinese Porcelain in the Lands of Islam." In *Opera Minora*. Leiden, 1956. Also *Transactions of the Oriental Ceramic Society* (1940–41): 27–46. London: The Society.

Kato, Shigeshi. 1936. "On the Hang or the Association of Merchants in China," *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* VIII: 45–83.

Kracke, Edward, Jr. 1954–55. "Sung Society: Change within Tradition," *Far Eastern Quarterly* XIV: 479–488.

Kuwabara, J. 1928 (Part I) and 1935 (Part II). "P'u Shou-keng. . . . A

General Sketch of the Trade of the Arabs in China during the T'ang and Sung Eras," *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* II, Part I, 1–79; *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* VII: Part II, 1–104.

Langlois, John J., ed. 1981. *China Under Mongol Rule*. Princeton: Princeton University Press.

Lee, James. 1978. "Migration and Expansion in Chinese History," pp. 20–47 in *Human Migration, Patterns and Policies*, ed. by W. H. McNeill and R. Adams. Bloomington: University of Indiana Press.

Lee, Mabel Ping-hua. 1921. *The Economic History of China, with Special Reference to Agriculture*. New York: Columbia University Press.

Li, Dun Jen. 1978. *The Ageless Chinese: A History*. New York: Scribner.

Li Guohao, Zheng Mengwen, and Cao Tiangin, eds. 1982. *Explorations in the History of Science and Technology in China*. Shanghai: Shanghai Chinese Classics Publishing House.

Liu, James T. C. and Peter J. Golas, eds. 1969. *Problems in Asian Civilizations: Change in Sung China: Innovation or Renovation*? Lexington, Massachusetts: D. C. Heath.

Lo, Jung-Pang. 1955. "The Emergence of China as a Sea Power during the Late Sung and Early Yuan Periods," *Far Eastern Quarterly* XIV: 489–503.

Lo, Jung-Pang. 1957. "China as a Sea Power, 1127–1368." Ph.D. Dissertation, University of California, Berkeley.

Lo, Jung-Pang. 1958. "The Decline of the Early Ming Navy," *Oriens Extrêmus* V: 149–168.

Lo, Jung-Pang. 1969. "Maritime Commerce and its Relation to the Sung Navy," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XII: 57–101.

Lo, Jung-Pang. 1970. "Chinese Shipping and East-West Trade from the Tenth to the Fourteenth Century," pp. 167–174 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lopez, R. S. 1952. "China Silk in Europe in the Yuan Period," *Journal of the American Oriental Society* 72: 72–76.

Ma, Laurence J. C. 1971. *Commercial Development and Urban Change in Sung China (960–1279)*. Ann Arbor: University of Michigan Press.

McKnight, Brian E. 1971. *Village and Bureaucracy in Southern Sung China*. Chicago: University of Chicago Press.

McNeill, William H. 1982. *The Pursuit of Power: Technology, Armed*

Force, and Society Since A.D. 1000. Chicago: University of Chicago Press.

Milton, Joyce. 1970. *Tradition and Revolt: Imperial China, Islands of the Rising Sun*. New York: HBJ Press.

Morton, William S. 1980. *China: Its History and Culture*. New York: Lippincott and Crowell.

Needham, Joseph. 1954–85. *Science and Civilisation in China*. 6 volumes. Cambridge: Cambridge University Press.

Needham, Joseph. 1970. *Clerks and Craftsmen in China and the West: Lectures and Addresses on the History of Science and Technology*. Cambridge: Cambridge University Press.

Needham, Joseph. 1981. *Science in Traditional China: A Comparative Perspective*. Collection of papers and lectures. Hong Kong and Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Pelliot, Paul. 1933. "Les grands voyages maritimes Chinois au debut du XVe siècle," *T'oung Pao* XXX: 235–455.

Reischauer, E. O. 1940–41. "Notes on T'ang Dynasty Sea Routes," *Harvard Journal of Asiatic Studies* V: 142–164.

Rockhill, W. W. 1913–1915. "Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the Fourteenth Century," in *T'oung Pao* (Leiden). Vol. XIV (1913), pp. 473–476; Vol. XV (1914), pp. 419–47; Vol. XVI (1915), pp. 61–159, 234–271, 374–392, 435–467, 604–626.

Rodzinski, Witold. 1979–1983. *A History of China*. 2 volumes. Oxford and New York: Pergamon Press.

Rodzinski, Witold. 1984. *The Walled Kingdom: A History of China from Antiquity to the Present*. New York: Free Press.

Rossabi, Morris, ed. 1983. *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th–14th Centuries*. Berkeley: University of California Press.

Sadao, Aoyama. 1976. "Le développement des transports fluxiaux sous les Sung," pp. 281–294 in *Etudes Song*, Sér. I, Histoire et Institutions. Trans. into French from the Japanese by F. Aubin. Paris: Mouton.

Salmon, C. and D. Lombard. 1979. "Un vaisseau du XIIIème s. retrouvé avec sa cargaison dans la rade de Zaitun," *Archipelago* XVIII: 57–67.

Schurmann, H. F. 1956. *Economic Structure of the Yüan Dynasty: Translation of Chapters 93 and 94 of the Yüan shih*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Sellman, Roger R. 1954. *An Outline Atlas of Eastern History*. London: E. Arnold. Also includes India, Southeastern Asia.

Shiba, Yoshinobu. 1970. *Commerce and Society in Sung China*. Trans. by Mark Elvin. Ann Arbor, Michigan: Center for Chinese Studies, University of Michigan.

Shiba, Yoshinobu. 1983. "Sung Foreign Trade: Its Scope and Organization," pp. 89–115 in *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors. 10th–14th Centuries*. ed. by M. Rossabi. Berkeley: University of California Press.

Sivin, N. 1982. "Why the Scientific Revolution Did Not Take Place in China—or Didn't It?" pp. 89–106 in *Explorations in the History and Technology in China. Compiled in Honor of the 80th Birthday of J. Needham*. ed. by Li et al. Shanghai: Shanghai Chinese Classics Publishing House.

Skinner, G. William, ed. 1977. *The City in Late Imperial China*. Stanford: Stanford University Press.

Skoljar, Sergei A. 1971. "L'artillérie de jet à l'époque sung," pp. 119–141 in *Etudes Song. In mémoriam Etienne Balazs*, Sér. 1, No. 2. ed. by F. Aubin. Paris: Mouton.

So, Alvin. 1986. *The South China Silk District*. Albany, N.Y.: State University of New York Press.

Sung Studies Newsletter. 1970–1977. Ithaca, N.Y.

Tsien, Tsuen-hsuin. 1982. "Why Paper and Printing were Invented First in China and Used Later in Europe," pp. 459–469 in *Explorations in the History of Science and Technology in China: Compiled in Honor of the 80th Birthday of Joseph Needham*. ed. by Li et al. Shanghai: Shanghai Chinese Classics Publishing House.

Wang, Gungwu. 1958. "The Nanhai Trade: A Study of the Early History of Chinese Trade in the South China Sea," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXXI, Part 2: 1–135.

Wang, Gungwu. 1970. " 'Public' and 'Private' Overseas Trade in Chinese History," pp. 215–225 in *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien*. ed. by M. Mollat. Paris: S.E.V.P.E.N.

Weber, Max. 1951, reissued 1968. *The Religion of China: Confucianism and Taoism*. Trans. by Hans Gerth. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Wheatley, Paul. 1959. "Geographical Notes on Some Commodities Involved in Sung Maritime Trade," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXXII (2): 5–140.

Wheatley, Paul. 1971. *The Pivot of the Four Quarters: A Preliminary Enquiry into the Origins and Character of the Ancient Chinese City*. Edinburgh: Edinburgh University Press.

Wilbur, C. Martin. 1943. "Industrial Slavery in China during the Former

Han Dynasty (206 B.C.–A.D. 25)," *The Journal of Economic History* III: 56–69.

Wilkinson, Endymion. 1973. *The History of Imperial China: A Research Guide*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Wilson, A. A., S. L. Greenblatt, and R. W. Wilson, eds. 1983. *Methodological Issues in Chinese Studies*. New York: Praeger.

Worthy, Edmund. 1975. "Regional Control in the Southern Sung Salt Administration," pp. 101–141 in *Crisis and Prosperity in Sung China*. ed. by John Haeger. Tucson: University of Arizona Press.

Yang, Lien-chêng. 1952. *Money and Credit in China: A Short History*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

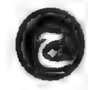
Yang, Lien-chêng. 1969. *Excursions in Sinology*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

كشّاف الموضوعات

أ

ت

ث



ر

ز

س

ش



ط

ع





ق

ل

نبذة عن المترجم

- ولد الدكتور محمد زياد يحيى كبة في مدينة حلب (سورية) عام ١٩٥١م.
- أتم تعليمه الثانوي في ثانوية المأمون عام ١٩٦٩م، والتحق بجامعة حلب حيث نال درجة الإجازة في اللغة الإنجليزية وآدابها عام ١٩٧٣م، ثم تابع دراسته العليا في جامعة لندن، فحصل على درجة الدكتوراه من مدرسة اللغات الشرقية والإفريقية SOAS عام ١٩٧٩م.
- عمل أستاذا مساعدا في جامعة حلب، وأسهم في التدريس أستاذا زائرا في جامعتي اللاذقية وحمص في سورية، وشارك في برنامج الدراسات العليا في كلية سنت جونز الأمريكية في عامي ١٩٨٠ و١٩٨٤م.
- من ترجماته إلى العربية كتاب ألفين وهايدي توفلر "الثروة واقتصاد المعرفة"، وكتاب "الذاكرة في القشر الدماغي" من تأليف هواكين فوستر، و"مدارس اللسانيات" من تأليف جفري سامسون و"تشومسكي" من تأليف جون ليونز.
- حائز على جائزة مؤسسة الكويت للتقدم العلمي عن أفضل كتاب مترجم إلى العربية في معرض الكويت الدولي لعام ٢٠٠٢م عن ترجمته لكتاب ديريك بيكرتون "اللغة وسلوك الإنسان." هذا بالإضافة إلى عدد من الكتب الأخرى غير التخصصية والقصص القصيرة.
- من مؤلفاته "محاضرات في اللسانيات العامة Lectures in General Linguistics، و"النحو التحويلي العربي الحديث A Transformational Grammar of Modern Literary Arabic من منشورات Kegan Paul, London
- يشغل المترجم الآن وظيفة أستاذ في جامعة الملك سعود في الرياض (المملكة العربية السعودية).
- متزوج وله ثلاثة أولاد. mzkebbe@hotmail.com http://faculty.ksu.edu.sa/mzkebbe